MIRT Overzicht

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

2019

MIRT Overzicht

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

2019

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

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 Economische Zaken en Klimaat, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Grafisch ontwerp CO3, Amsterdam
Fotografie Rob Poelenjee
Mediatheek Rijksoverheid
Tineke Dijkstra fotografie, Den Haag
Beeldbank Rijkswaterstaat (beeldbank.rws.nl)
't Sticht fotobureau, Timo de Boer
Maastricht-Bereikbaar.nl
Investeringsprogramma corridor Rotterdam Antwerpen
Spoorzone Ede
Prorail

Kaarten Must Stedebouw, Amsterdam

Tekstcorrectie Segeren tekst

Het MIRT Overzicht 2019 is tevens beschikbaar als website.
Zie voor integraal raadplegen, downloaden en/of printen www.mirtoverzicht.nl.

Leeswijzer

Voor u ligt het MIRT overzicht 2019 als toelichting bij de begroting van het Ministerie van IenW. Ten opzichte van vorig jaar zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd om de informatievoorziening te verbeteren. 'Het MIRT in ontwikkeling' geeft achtergrondinformatie over wat het MIRT is en wat de beleidsinhoudelijke ontwikkelingen zijn. Vervolgens wordt een toelichting gegeven op de indeling van de project- en programmabladen. Hier zijn de gerealiseerde projecten van de afgelopen vijf jaar vermeldt, evenals de MIRT Onderzoeken en nieuwe projecten. Vervolgens komen alle MIRT-gebieden aan de orde. Niet alleen de projecten en programma's die in deze gebieden spelen, maar ook de (gezamenlijke) visie die overheden en andere partijen op het MIRT-gebied hebben. Onder Nationaal wordt bovendien de File Top 50 van de eerste helft van 2018 gepresenteerd en is een beschrijving van het internationale perspectief te lezen in het hoofdstuk Transport en investeringsbeleid van de EU in Nederland.

Bij alle MIRT-gebieden zijn aparte pagina's met infographics opgenomen die inzichtelijk maken hoeveel projecten er in een gebied zijn, onderverdeeld naar fase en/of modaliteit. De project- en programmabladen beginnen per gebied met de bladen van de eventuele gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Direct hierna volgen de verschillende MIRT-projecten die deel uitmaken van deze programma's. Vervolgens komen de bladen van de MIRT Onderzoeken, gevolgd door de projecten in de verkennings-, de planuitwerkings- en de realisatiefase.

De bladen zijn op modaliteit gerangschikt conform de begrotingsartikelen: hoofdwegen, spoorwegen personen, spoorwegen goederen, regionaal/lokaal, hoofdvaarwegen, waterveiligheid, waterkwaliteit en zoetwater. In het laatste deel is een financiële toelichting opgenomen, evenals weblinks naar de artikelen van de begroting (Infrastructuurfonds en Deltafonds). Om kennis te nemen van alle functionaliteiten, waaronder de interactieve kaarten en de foto's van de gerealiseerde projecten, kunt u de website raadplegen: www.mirtoverzicht.nl.

Colofon en Leeswijzer

Inhoudsopgave

Voorwoord
Het MIRT in ontwikkeling
Wijzigingen t.o.v. het MIRT Overzicht 2018
Toelichting op project- en programmabladen
Kaart met MIRT Onderzoeken
Gerealiseerde projecten 2018
Kaart met gerealiseerde projecten 2014 – 2018

Nationaal

Noordzee

Noordwest-Nederland

Zuidwest-Nederland

Zuid-Nederland

Oost-Nederland

Noord-Nederland

Financien - Financiële uitwerking

Voorwoord

Voorwoord

Het gaat goed met Nederland. Op de internationale ranglijsten staan we stabiel in de hoogste regionen. Het is hier welvarend, veilig en mooi. Onze infrastructuur is van wereldklasse. En ook in watermanagement zijn we toonaangevend; van onze kennis wordt wereldwijd gebruik gemaakt.

Het vertrekpunt is goed, maar dat betekent niet dat we er zijn. Nog lang niet, als het aan ons ligt! We hebben te maken met files, volle treinen en drukke steden, met vervuiling en perioden van droogte en wateroverlast. Onze economie groeit en de vraag naar mobiliteit neemt toe. Er blijft dus werk aan de winkel! Want met goede verbindingen over weg, water, spoor en door de lucht verdienen we onze boterham en kunnen we elkaar ontmoeten.

Wij willen Nederland vandaag én morgen bereikbaar houden. Daarom investeren we voortdurend, zeker nu het weer goed gaat met onze economie. We willen snel van A naar B; maar nadrukkelijk in een goed ingerichte, schone en veilige omgeving. Een omgeving bovendien waarin we een bijdrage leveren aan het Klimaatakkoord van Parijs en ons aanpassen aan veranderende weersomstandigheden. En dat is nog een enorme uitdaging die veel inzet, samenwerking en nieuwe kennis vraagt.

In dit MIRT-overzicht staan de 180 projecten waarmee we op dit moment werken aan de toekomst van Nederland. Het is een overzicht van de investeringen vanuit het Infrastructuurfonds (straks het Mobiliteitsfonds) en het Deltafonds. We leggen nieuwe verbindingen aan en we investeren fors in het verjongen, vernieuwen en verduurzamen van onze infrastructuur. Ook klimaat is in de MIRT-afwegingen steeds belangrijker, of het nu gaat om ruimtelijke adaptatie of circulair bouwen. We werken samen met bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere overheden, in omgeving die steeds meer digitaal is en waarbij data ons helpen de juiste keuzes te maken. Cyberveiligheid, privacy en een efficiënte benutting van onze investeringen zijn belangrijke thema's.

Ook afgelopen jaar hebben we mooie projecten gerealiseerd. De openstelling van de A1/A6 tussen Diemen en Almere is er zo één. De filezwaarte nam af met meer dan 80 procent en ook de leefomgeving in Muiden ging erop vooruit. Knooppunt Joure werd opgeleverd, goed voor de bereikbaarheid van Noord-Nederland. De N35 Zwolle-Wijthmen, idem in het oosten van ons land.

Mooie mijlpalen waren er ook in het openbaar vervoer. In de zomer van 2018 ging de Noord-Zuidlijn in Amsterdam rijden. Op het spoor tussen Amsterdam, Utrecht en Eindhoven ging de tienminutentrein met succes van start. Er komen meer fietsparkeerplaatsen bij stations, we investeren met de regio's in fietssnelwegen, we pakken risicovolle overwegen aan en investeren in meer opstelcapaciteit voor treinen.

Bij de vaarwegen wordt hard gewerkt aan de Beatrixsluis bij Nieuwegein en sluis Eefde. De nieuwe zeesluis bij Terneuzen vordert in goed overleg met Vlaanderen. Een binnenvaartschip kan zomaar 250 vrachtwagens van de weg halen: goed voor het milieu én goed tegen de files!

En ja, we wonen in Nederland, dus we werken *non-stop* aan onze waterveiligheid. Samen met regionale overheden beginnen we een nieuwe aanpak voor Integraal Riviermanagement. Ook verbeteren we de waterkwaliteit in de grote wateren, onder meer door beperkt getij terug te brengen op de Grevelingen.

Business as usual? Zeker niet! De wereld verandert in rap tempo en niet in de laatste plaats op het gebied van mobiliteit. Innovaties krijgen van ons ruim baan. We gaan het Infrastructuurfonds omvormen tot een Mobiliteitsfonds, waarin de schotten tussen de verschillende vormen van vervoer verdwijnen. Het denkproces is in volle gang.

Ook de verstedelijking stelt extra eisen. De vraag naar woningen, vooral in de grote steden, is in korte tijd sterk gestegen. Al die extra woningen moeten ook bereikbaar blijven! Voor Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Den Haag werken we daarom sinds dit jaar aan gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's, waarbij we nauw samenwerken met de stedelijke partners. Spannend en een grote uitdaging!

Nederland is een prettig land om te wonen, te werken, te recreëren en te ondernemen en moet dat vooral blijven. Wij wensen alle betrokkenen veel succes!

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

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
Cora van Nieuwenhuizen

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
Stientje van Veldhoven

Het MIRT in ontwikkeling

Het MIRT in ontwikkeling

Wat is het MIRT?

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

- *Begroting.*
  Het MIRT Overzicht geeft inzicht in en transparantie over de achtergrond, de stand van zaken en de planning van rijksprojecten en rijksprogramma's in het kader van het MIRT. Het is daarmee niet alleen een bijlage bij de begroting, maar ook een informatief naslagwerk.
- *Samenwerking.*
  Het MIRT gaat uit van een intensieve samenwerking tussen het rijk, decentrale overheden (provincies, gemeenten, vervoerregio's, waterschappen), maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Waar opgaven elkaar raken, worden deze gezamenlijk opgepakt. Om dit bestuurlijk te faciliteren is er elk najaar een bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) in ieder van de vijf MIRT-gebieden (Noord, Oost, Zuid, Zuidwest en Noordwest) en voor het programma goederenvervoercorridors. In het voorjaar vinden strategische bestuurlijke werkbezoeken op locatie (voorheen: strategische werkbezoeken) plaats. De Tweede Kamer wordt per brief geïnformeerd over de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen. Met de Tweede Kamer vindt regulier overleg plaats over het MIRT.
- *Beleidskader.*
  De MIRT-gebiedsagenda's vormen de basis voor het bespreken van onderwerpen in de Bestuurlijke Overleggen MIRT. Ze zijn het gezamenlijke product van rijk en decentrale overheden. Ze bestaan uit twee delen: een samenhangende visie en ontwikkelrichting van het gebied, inclusief daaruit voortvloeiende majeure opgaven, en een beschrijving van mogelijke programma's en projecten die nu of in de toekomst kunnen bijdragen aan het invullen van de belangrijkste opgaven. Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) in ontwikkeling wordt samen met de decentrale overheden (die ook aan omgevingsvisies werken) bekeken op welke wijze de gebiedsagenda's in de toekomst vorm kunnen krijgen.
- *Werkwijze.*
  De spelregels van het MIRT (2016, TK 34550 A, nr. 19) beschrijven de rollen en taken van partijen en de besluitvormingsvereisten bij het rijk om te komen tot een beslissing over een eventuele financiële rijksbijdrage aan een MIRT-opgave, -project of -programma. Ze schetsen het proces dat moet worden doorlopen van verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende beslismomenten.

Overdracht Ruimte naar ministerie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)

Bij het aantreden van het Kabinet van VVD, CDA, D66 en ChristenUnie in het najaar van 2017 zijn afspraken gemaakt over de portefeuilleverdeling van de nieuwe bewindspersonen. Daarbij is onder meer afgesproken dat de minister van BZK verantwoordelijk is voor de Ruimtelijke Ordening. Dit heeft geleid tot de overdracht van taken van het ministerie van IenW naar het ministerie van BZK. Deze overdracht strekt zich ook uit tot het onderdeel Ruimte uit het MIRT. Bij de overdracht staat de samenhang binnen het MIRT voorop. De ministers van BZK en IenW werken in dit kader nauw samen.

Mobiliteitsfonds

Dit kabinet heeft de omvorming van het Infrastructuurfonds naar een Mobiliteitsfonds aangekondigd, waarin niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat. Over de totstandkoming van dit Mobiliteitsfonds en bijbehorende werkwijze vindt nauw overleg plaats met de regio's, onder andere bij de bestuurlijke MIRT overleggen. Een eerste stap die we al hebben gezet op weg naar het Mobiliteitsfonds, is de introductie van het nieuwe integrale artikel 20, getiteld 'Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte'. Via dit nieuwe artikel worden alle flexibele budgetten op één plek binnen het Infrastructuurfonds inzichtelijk gemaakt, waarmee integrale afweging tussen modaliteiten beter mogelijk is. U bent hierover eerder geïnformeerd per brief (TK 34775 A nr. 67).

Gebiedsgerichte programma-aanpak bereikbaarheid

Opgaven op het gebied van economie, woningbouw, bereikbaarheid en leefbaarheid grijpen (met name in en rond stedelijke gebieden en op de belangrijkste goederencorridors) sterk op elkaar in en raken zowel nationale als regionale belangen. Technologische en maatschappelijke ontwikkelingen zorgen ervoor dat opgaven en oplossingsrichtingen over de tijd kunnen veranderen en nieuwe kansen bieden. Dat vraagt om een samenhangende, adaptieve en gebiedsgerichte aanpak van deze opgaven, waarin rijk en regionale partners samen met elkaar optrekken. De gebiedsgerichte programma-aanpak rond bereikbaarheid geeft hieraan vorm. In vier gebieden is gestart met een dergelijke programma-aanpak, te weten:

1 Metropoolregio Amsterdam (MRA);
2 Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH);
3 Goederencorridors Oost en Zuidoost;
4 Programma Metropoolregio Utrecht (U Ned).

Ook loopt het programma Smartwayz.nl. Voor alle activiteiten binnen de programma's geldt dat vanaf de start wordt gekozen voor focus en een pragmatische insteek. Partijen werken integraal waar de verschillende opgaven elkaar raken en willen daarbij slagvaardig zijn. Dit vraagt om een juiste mix van maatregelen op de korte en lange termijn. Daarnaast 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. De economische groei en de uitbreiding van de bevolking 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

Het MIRT in ontwikkeling

op de woningmarkt, die vooral in en om de grote steden oververhit is geraakt. Dit ondanks een stijgende bouwproductie en het versnellen van de realisatie van nieuwbouwprojecten. 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 locaties tijdig en goed worden ontsloten. Om te komen tot samenhangende keuzes is een goede samenwerking nodig tussen alle betrokken partijen, zowel overheden als private partijen en vervoerders. Dit gebeurt onder meer in de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's die hiervoor zijn beschreven.

In gebieden, die te maken hebben met een afname van de bevolking zijn heel andere samenhangende keuzes tussen verstedelijking en bereikbaarheid aan de orde. 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, die ook in andere delen van Nederland zijn vruchten afwerpt, speelt hierin een grote rol, zoals Mobility as a Service (MaaS). Ook hier is 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 meegenomen in de scope van en afwegingen binnen een MIRT-project. Daarbij speelt de ambitie van het ministerie van IenW om in 2030 energie- en klimaatneutraal te zijn, inclusief de beheerde netwerken (TK 30196, nr. 459), een grote rol. Naast energie- en klimaatneutraliteit is circulaire economie een aandachtspunt en worden – conform de Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS) in MIRT-projecten – indien van toepassing – ook klimaatadaptatiemaatregelen benoemd. 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 een handreiking verduurzaming MIRT beschikbaar gesteld aan MIRT-projectleiders en MIRT-opdrachtgevers. De handreiking biedt – per MIRT-fase – handvatten hoe energie, klimaat, circulaire economie, duurzame mobiliteit en gezondheid 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. Een eerste stap naar de NOVI heeft het kabinet gezet met de startnota 'De opgaven voor de Nationale Omgevingsvisie'. In deze startnota zijn vier strategische opgaven beschreven, waarbij een samenhangende aanpak meerwaarde biedt.
In de voorjaarsbrief 2018 (Kamerstuknummer 34 682, nr. 3) hebben de betrokken bewindslieden de urgenties aangegeven en prioriteiten benoemd waarvoor in de NOVI een aanpak zal worden beschreven. De NOVI komt tot stand door samenwerking tussen de betrokken departementen, gemeenten, provincies en waterschappen en door het betrekken van advies- en kennisinstellingen en tal van stakeholders.

In een brief aan de Tweede Kamer (najaar 2018) zullen de bewindslieden aangeven wat de hoofdlijnen zijn voor de ontwerp-NOVI.
De NOVI is naar verwachting begin 2019 gereed.
Een bestuursakkoord met de andere overheden zal invulling geven aan de verantwoordelijkheidsverdeling en samenwerkingsafspraken.

Meer informatie:

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

Het MIRT in ontwikkeling

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.

Het MIRT in ontwikkeling

Lijst van afkortingen MIRT Overzicht 2019

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

AGZR	Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad
AKI	Automatische knipperlichtinstallaties
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
DLG	Dienst Landelijk Gebied
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
EMM	Ecologische Maatregelen Markermeer
ERTMS	European Rail Traffic Management System
EZS	Emplacement Zuidelijke Spooraansluiting
Fes	Fonds economische structuurversterking
GHO	Greenport Holland Overheden
HbR	Havenbedrijf Rotterdam
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
HSE	Haags Startstation Erasmuslijn
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofdwegennet
IBO	Interdepartementaal Beleidsonderzoek
ICZR	Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad
IF	Infrafonds
ILG	Investeringsbudget Landelijk gebied
InT	Internet of Things
ITS	Intelligente transportsystemen
IVO	Integrale Veiligheid Oosterschelde
KRW	Kaderrichtlijn Water
KT	Korte Termijn
LAT	Lowest Astronomical Tide
LIB	Luchthavenindelingsbesluit
LMCA	Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse
LOI	Letter of Intent
LTSA	Lange Termijn Spooragenda
m.e.r.	milieueffectrapportage
ministerie 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
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MKBA	maatschappelijke kosten- en batenanalyse
MLT	middellange termijn
MoMaRo	Modernisering Maasroute
MRA	Metropoolregio Amsterdam
MRDH	De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag
NABO	niet-actief beveiligde overwegen
NAS	Nationale Klimaatadaptatiestrategie
nHWBP	nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NKO	Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen
NoMo AOV	Nota Mobiliteit Achterstallig Onderhoud Vaarwegen
NOV	Noordoostelijke Verbinding
NOVI	Nationale Omgevingsvisie
NRU	Noordelijke Randweg Utrecht
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NSP	Nationale Sleutelprojecten
NST	Nieuwe Sluis Terneuzen
OTB	Ontwerp-Tracebesluit
ov	openbaar vervoer
OV SAAL	OV Schiphol-Amsterdam-Almere
PAGE	Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
P&C	Plan & Construct
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PIP	Provinciaal Inpassingsplan
PKB	Planologische Kernbeslissing
POL	Provinciaal Omgevingsplan Limburg
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPC	Publiek-Private Comparator
PPS	publiek-private samenwerking
PVVO	Programma Verbetering Veiligheid Overwegen
REOS	Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie
REP	Ruimtelijk Economische Programma
RGV	Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer
RMf	Regionaal Mobiliteitsfonds
RINK	Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken
RRAAM	Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer
RRS	Randstadspoor
RSP	Regiospecifiek Pakket
RSP-ZZL	Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn
SDR	Smart Delta Resources
SSCS	spoorstaafconditioneringssysteem
SNIP	Spelregelkader Natte Infrastructuurprojecten
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
TB	Tracébesluit
TBES	Toekomstbestendig Ecologisch Systeem
TEN-T	Trans-European Transport Network
THIGJ	The Hague Institute for Global Justice
TPN	Trade Port Noord
UPGE	Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen
USP	Utrecht Science Park
VGR	Voortgangsrapportage
VNSC	Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie
VONK	Vervangingsopgave Natte Kunstwerken
VTM	Vessel Traffic Managementsysteem
WHO	Wereldgezondheidsorganisatie
WLO	Welvaart en Leefomgeving
zoab	zeer open asfalt beton
ZRG	Zuidelijke Ringweg Groningen
ZZL	Zuiderzeelijn

Wijzigingen t.o.v. het MIRT Overzicht 2018

Kaartbeelden

Gebiedsgerichte Bereikbaarheidsprogramma's

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten

Stand van zaken MIRT-projecten en -programma's

Wijzigingen t.o.v. het MIRT Overzicht 2018

Geen MIRT Overzicht is hetzelfde. Ieder jaar worden er verbeterpunten aangebracht in het MIRT Overzicht om te komen tot een mooi product. Dit MIRT overzicht dient als informatievoorziening en als verantwoording van de geïnvesteerde gelden aan het parlement, met name de Tweede Kamer. Tevens is het te gebruiken als naslagwerk voor (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.
In dit hoofdstuk lichten we wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2018 toe.

Kaartbeelden

Van alle huidige MIRT projecten is een totaal kaartbeeld toegevoegd naar modaliteit. Hier kunt u in één oogopslag zien waar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in Nederland aan werkt. Daarnaast tonen we ook een netwerkkaart van het Trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T) die weergeeft hoe er ook in Europees perspectief gewerkt wordt aan betere bereikbaarheid en transport.

Gebiedsgerichte Bereikbaarheidsprogramma's

In het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO MIRT) najaar 2017 is besloten van start te gaan met drie gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Onder deze bereikbaarheidsprogramma's vallen meerdere MIRT-projecten. Om dit in dit MIRT Overzicht inzichtelijk te maken, is in dit MIRT Overzicht gekozen om te starten met gebiedsgerichte programmabladen. Hierin wordt uitleg gegeven over het betreffende programma en worden de projecten binnen dit programma benoemd. Vervolgens wordt elk project binnen dit programma weergegeven op zelfstandige bladen in de volgorde Onderzoek, Verkenning, Planuitwerking en Realisatie. Daarna zijn de overige, niet programma gerelateerde projectbladen weergegeven in dezelfde volgorde.
Deze indeling is terug te zien voor de gebiedsgerichte programma's Metropoolregio Amsterdam en Metropoolregio Utrecht in Noord-West Nederland, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag in Zuid-West Nederland en Adaptief programma Brainport City en SmartwayZ.NL in Zuid Nederland. In het voorjaar van 2018 is ook besloten tot de start van een gebiedsgericht programma voor Utrecht. Het programma Goederenvervoerscorridor Zuid Oost is terug te vinden bij de Nationale opgaven.

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten

De Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten over de eerste helft van 2018 is dit jaar niet opgenomen in het MIRT Overzicht 2019. Deze zal met de MIRT-brief in het najaar aan de Tweede Kamer worden toegezonden.

Wijzigingen t.o.v. het MIRT Overzicht 2018

Stand van zaken MIRT-projecten en -programma's

Ten opzichte van het MIRT Overzicht 2018 zijn er veertien MIRT projecten gerealiseerd. Van deze projecten is een foto opgenomen in het overzicht. Hiermee is het project afgerond en komt het niet meer terug in dit MIRT Overzicht.

- Ruimte voor de Rivier
- Regionet, fase 1
- Intensivering Spoor in Steden, fase 1 en fase 2
- N18 Varsseveld - Enschede
- Verruiming vaarweg Eemshaven - Noordzee
- N35 Zwolle Wijthmen
- N31 Harlingen (Traverse Harlingen)
- A6/A7 Knooppunt Joure
- A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen
- Venlo: Logistiek multimodaal knooppunt
- Sterke regio's Zuidwest-Nederland
- Sterke regio's Zuid-Nederland
- Wielingen
- Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)

Ten opzichte van het MIRT Overzicht 2018 zijn er zeven MIRT Onderzoeken afgerond, namelijk:

- Bereikbaarheid Noordwestkant Amsterdam
- Bereikbaarheid Oostkant Amsterdam
- Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen
- Operationalisering Meerlaagsveiligheid Dordrecht
- Adaptatiestrategie waterveiligheid buitendijks
- Concurrentiekracht Noord Nederland
- Organisch bouwen

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

De volgende twaalf MIRT projecten hebben een fasewisseling ondergaan:

- Toekomstvisie Waal (Lobith en Haaften)
  (van fase planuitwerking naar fase realisatie)
- A12/A15 Ressen – Oudbroeken (viA15)
  (van fase planuitwerking naar fase realisatie)
- Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedes
  (van fase planuitwerking naar fase realisatie)
- Zwolle – Herfte
  (van fase planuitwerking naar fase realisatie)
- Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag
  (van fase onderzoek naar fase programma)
- Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam
  (van fase onderzoek naar fase programma)
- A6 Almere Buiten-Oost-Lelystad (voorheen Landzijdige bereikbaarheid Lelystad Airport)
  (van fase verkenning naar fase planuitwerking)
- Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
  (van fase verkenning naar realisatie)
- Programma SmartwayZ.nl
  (van fase verkenning naar fase programma)
- A2 Deil – `s Hertogenbosch – Vught (voorheen Bereikbaarheid Deil-Den Bosch) (van fase onderzoek naar fase verkenning)
- Varik-Heesselt
  (van fase verkenning naar fase planuitwerking)
- Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen Oudbroeken (ViA15)
  (van fase verkenning naar fase planuitwerking)

In dit MIRT Overzicht zijn dertien MIRT trajecten nieuw opgenomen:

- IJsselkop (Oost)
- Programma Fiets (Nationaal)
- Bereikbaarheidsprogramma Utrecht U Ned (Noord-West)
- A1/A30 Barneveld (Oost)
- A28 Amersfoort-Hoogeveen (Oost)
- N50 Kampen-Kampen-Zuid (Oost)
- SmartwayZ.nl: A58 Tilburg-Breda (Zuid)
- A15 Gorinchem-Papendrecht (Zuid-West)
- Knooppunt Burgerveen-N14 (Zuid-West)
- N15 Suurhoffbrug (Zuid-West)
- Sporen Schiedam – Rotterdam plan D (Zuid-West)
- HSL – Zuid (Nationaal)
- Zuidwestkant Amsterdam / Schiphol (Noord-West)

Daarnaast zijn drie spoorprojecten in het kader van spoorweg-overgangen samengevoegd tot één project, genaamd 'Overwegen-aanpak'. Het gaat hierbij om de projecten 'AKI-plan en veiligheids-knelpunten', 'Landelijk Verbeterprogramma Overwegen', en 'Programma NABO'. Deze projecten zijn samengevoegd tot één blad.

Toelichting op project– en programmabladen

Indeling van de bladen

Toelichting op de onderdelen op project- en programmabladen

Toelichting op de project- en programmabladen

Per project of programma wordt in aanvulling op de departementale begrotingen projectinformatie gegeven. Per artikel is daarnaast voor de leesbaarheid de fase van besluitvorming inzichtelijk gemaakt. Een onderzoek heeft 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. Inmiddels zijn er vijf gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's gestart. Onder deze bereikbaarheidsprogramma's kunnen meerdere MIRT projecten vallen. Om dit in dit MIRT Overzicht inzichtelijk te maken, is in dit MIRT Overzicht gekozen om te starten met gebiedsgerichte programmabladen. Hierin wordt uitleg gegeven over het betreffende programma en worden de projecten binnen het gebiedsgerichte programma benoemd. Vervolgens wordt elk project binnen dit programma weergegeven 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 in Zuid-West Nederland en SmartwayZ.NL in Zuid Nederland.
Het programma Goederenvervoerscorridor Zuid Oost is terug te vinden bij de Nationale opgaven.

Indeling van de bladen

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

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

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

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

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

Toelichting op de onderdelen op project- en programmabladen

Projecthistorie en toelichting op de wijzigingen
Toelichting op de wijzigingen met betrekking tot eerdergenoemde punten die zich tussen het uitkomen van het vorige en het huidige MIRT Overzicht – dus in de periode september 2017 tot en met juli 2018 – hebben voorgedaan. Omdat het MIRT Overzicht als bijlage bij de Rijksbegroting het jaartal van die begroting draagt, worden de wijzigingen in dit MIRT Overzicht 2019 ten opzichte van het MIRT Overzicht 2018 vermeld onder 2019. Wijzigingen in de planning worden in elk geval opgenomen als er sprake is van een versnelling of vertraging van het project met meer dan één jaar ten opzichte van het vorige MIRT Overzicht. Er worden alleen wijzigingen van de laatste zeven 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.

Toelichting op de project- en programmabladen

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 2019 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. Bij de spoorprojecten is dat in deze begroting ook (wederom) toegepast. 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.

Bij sommige projectbladen is er sprake van openstelling of oplevering van verschillende deelprojecten. In de tabel wordt bij 'Openstelling' of 'Oplevering' het jaar genoemd waarin het hele project is afgerond. Planning en afronding van deelprojecten komen onder het kopje 'Planning' op het MIRT-blad. Daarnaast wordt op de realisatiebladen informatie gegeven over de financiële voortgang van de projecten. De gegevens tot en met het jaar 2017 zijn bekend, en wordt er zeven jaar teruggekeken. 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 en 2019.

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, of als dat van toepassing is bijdragen van de regio.

Programmabladen en financiën

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

Kaart met MIRT Onderzoeken

MIRT Onderzoeken

Op deze kaart zijn alle lopende MIRT Onderzoeken te zien.

1. A1/A30 Barneveld
2. A28 Amersfoort - Hoogeveen
3. Anders Benutten
4. Corridor Rotterdam - Antwerpen (CRA)
5. Holwerd aan Zee
6. IJsselkop
7. Lob van Gennep
8. Maasoeverpark
9. Meerjarig Adaptief Programma Eems-Dollard 2050
10. Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal
11. Rijksvastgoed Lelystad
12. Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol

Gerealiseerde projecten 2018

Gerealiseerde projecten 2018

Ruimte voor de rivier

Utrecht CS

N31 Traverse Harlingen

Vaarweg Wielingen

N35 Zwolle Wijthem

Venlo Trade Park/Logistiek modaal knooppunt

Sterke regio's – Zuidwest (coolport Rotterdam)

Regionet fase 1

N18 Varsseveld-Enschede

A1 Apeldoorn Beekbergen

A6/A7 Knooppunt Joure

Vaarweg Eemshaven - Noordzee

Intensivering Spoor in Steden

Sterke regio's – Zuid

Gerealiseerde projecten 2018

Ruimte voor de rivier
Het maatregelenpakket voor Ruimte voor de Rivier is afgerond. Er zijn verschillende maatregelen (zoals dijkverlegging, ontpoldering of uiterwaardvergraving) uitgevoerd. Waar voorheen sprake was van dijkversterking, is nu in eerste instantie gekozen voor rivierverruiming. Hiermee wordt invulling gegeven aan het hoofddoel van Ruimte voor de Rivier: water meer ruimte geven. Het maatregelenpakket moest bovendien een bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het rivierengebied.

Utrecht CS
In Utrecht vormde de spoorinfrastructuur een barrière die de stad in tweeën deelt. Het gebied kende veel onbenut en rommelig terrein. Het treinstation en het stad- en streekbusstation waren te klein en te onoverzichtelijk om de te verwachte verdubbeling van het aantal reizigers te kunnen verwerken. Het Rijk heeft Utrecht CS daarom aangewezen als Nieuw Sleutelproject (NSP).
Er is een nieuwe ov-terminal voor trein, Randstadspoor en tram/bus gerealiseerd. Hierbij is rekening gehouden met de regionale projecten voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) van Utrecht CS naar Leidsche Rijn en de oostkant van Utrecht.

N31 Traverse Harlingen
De N31 is de directe verbinding tussen Amsterdam en Leeuwarden. De weg zorgde voor een tweedeling van Harlingen.
De nieuwe weg is verdiept aangelegd, zodat Harlingen weer een geheel wordt.
Ook is Friesland beter bereikbaar gemaakt door de weg te verbreden. De maatregelen verbeteren de doorstroming en verkeersveiligheid.

Sterke regio's – Zuidwest (coolport Rotterdam)
Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen waren nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten zijn knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken. Cool Port Packing Rotterdam afficheert zich als het nieuwe en duurzame sorteer, om- en verpakstation in de haven van Rotterdam. Het richt zich daarbij op het snel verpakken van vers groente en fruit.

Vaarweg Wielingen
Optimalisatie van de vaargeul was nodig om de toegankelijkheid van de haven van Vlissingen voor bulkschepen te behouden en verbeteren. Dit in het licht van de schaalvergroting en verwachte groei. Voor een verbeterde nautische toegankelijkheid van de haven Vlissingen-Oost is een deel van de vaargeul bij de monding van de Westerschelde verdiept.

N35 Zwolle Wijthem
De toenemende drukte op de N35 veroorzaakt verkeersopstoppingen tussen Zwolle en Wijthmen. De weg is verbreed naar 2x2 rijstroken en omgeleid om de kern van Wijthmen heen, zodat het verkeer veilig en vlot kan doorrijden.

Venlo Trade Park/Logistiek modaal knooppunt
In de oksel van de snelwegen A67 en A73 bij Venlo is Trade Port Noord ontwikkeld: een logistiek bedrijventerrein met multimodale aansluitingen. Onderdeel van Trade Port Noord (TPN) is een nieuwe railterminal. Deze railterminal wordt geëxploiteerd door Cabooter Railcargo BV en door ProRail aangesloten op de hoofdsporen van de spoorlijn Eindhoven-Venlo.

Regionet fase 1
De regionale partijen in Noordwest Nederland hebben samenhangende maatregelen voor het stadsgewestelijk spoorvervoer (Regionet) voorgedragen. De maatregelen werken ook positief uit op het functioneren van het landelijk spoornetwerk.
Het gaat om de volgende maatregelen: verkorte treinopvolging Zaanlijn (seinverdichting/stop-door), capaciteitsverruiming Hilversum (seinverdichting Gooilijn en extra perron), capaciteitsvergroting Schipholtunnel (seinverdichting, verkorte treinopvolging en dynamisch verkeersmanagement), maatregelen in Westpoort (goederenemplacementen Westhavenweg en Aziëhavenweg) en in Beverwijk, een halte in de Hemboog bij station Sloterdijk, het verplaatsen van station Krommenie-Assendelft en de nieuwe stations Halfweg/Zwanenburg, Holendrecht en Almere Poort.

N18 Varsseveld-Enschede
Er is een 27 kilometer lange nieuwe N18 aangelegd om de kernen van Eibergen, Haaksbergen en Usselo heen. Hiermee is van de N18 een nieuwe Twenteroute gerealiseerd.

A1 Apeldoorn Beekbergen
De verkeershinder wordt opgeheven met de verbetering van het knooppunt Beekbergen door de aanleg van weefstroken.

A6/A7 Knooppunt Joure
Het nieuwe knooppunt Joure is sinds eind 2017 in gebruik en in 2018 is het oude viaduct Haskerveldweg gesloopt en het nieuwe viaduct gebouwd. Verder is er gewerkt aan het opruimen van het oude tracé en andere afrondende werkzaamheden als het draaien van het definitieve asfalt en de belijning, de afwerking van de bermen en het plaatsen van de bebording.

Vaarweg Eemshaven - Noordzee
De vaarweg tussen de Eemshaven en de Noordzee is verruimd om de grootste zeehaven van Noord-Nederland beter bereikbaar te maken voor grote schepen met een diepgang tot 14 meter. Dit is belangrijk voor de economie en ontwikkeling van Noord-Nederland.
Ook de andere havens in de Eems-Dollard zijn na de verruiming optimaal bereikbaar.

Intensivering Spoor in Steden
Op veel plekken in Nederland doorsnijdt het spoor stedelijk gebied. Met het project Intensivering spoor in steden werde knelpunten als gevolg van spoordoorsnijdingen in verschillende gemeenten opgelost. Uiteindelijk zijn veel subsidieaanvragen gehonoreerd en is de regeling uitgevoerd. Één voorbeeld is de marstunnel in Zuthpen waarmee het bedrijventerrein De Mars beter bereikbaar is geworden.

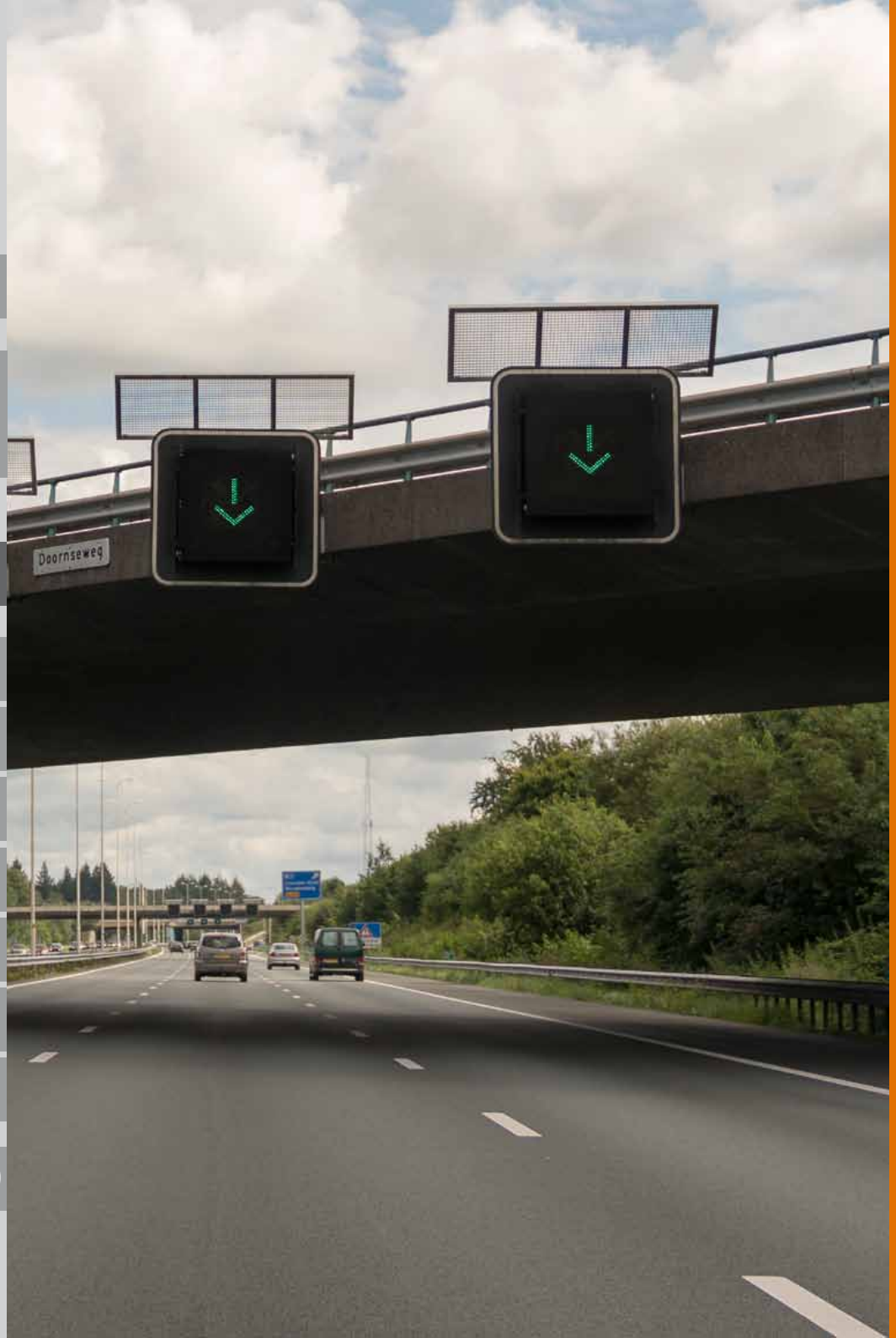
Sterke regio's – Zuid
In de regio Brainport Zuidoost-Nederland is aan twee projecten een rijksbijdrage toegekend uit het voormalige Sterke Regio-budget van het Fonds economische structuurversterking namelijk de Internationale school Eindhoven voor het aantrekken van internationale kenniswerkers die noodzakelijk is om de ambities voor de technologische topregio Brainport te kunnen waarmaken, en drie campussen in Zuidoost-Nederland; de High Tech Campus in Eindhoven, de Chemelot Campus in Sittard-Geleen en de High Tech Automotive Campus in Helmond.

Gerealiseerde projecten 2018

Op deze kaart zijn alle projecten te zien die in 2018 zijn afgerond.

1. A1 Apeldoorn-Zuid - Beekbergen
2. A6/A7 knooppunt Joure
3. *Intensivering spoor in steden fase 1 en fase 2
4. N18 Varsseveld - Enschede
5. N31 Harlingen (traverse Harlingen)
6. N35 Zwolle - Wijthmen
7. Regionet, fase 1
8. *Ruimte voor de rivier
9. Sterke regio's: Zuid-Nederland
10. Sterke regio's: Zuidwest-Nederland
11. Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)
12. Verruiming vaarweg Eemshaven - Noordzee
13. Venlo logistiek multimodaal knooppunt
14. Wielingen

* Niet op kaart



Kaart met gerealiseerde projecten 2014 – 2018

Gerealiseerde projecten 2014-2018

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

Gerealiseerde projecten 2018

1. A1 Apeldoorn-Zuid - Beekbergen
2. A6/A7 knooppunt Joure
3. *Intensivering spoor in steden fase 1 en fase 2
4. N18 Varsseveld - Enschede
5. N31 Harlingen (traverse Harlingen)
6. N35 Zwolle - Wijthmen
7. Regionet, fase 1
8. *Ruimte voor de rivier
9. Sterke regio's: Zuid-Nederland
10. Sterke regio's: Zuidwest-Nederland
11. Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)
12. Verruiming vaarweg Eemshaven - Noordzee
13. Venlo logistiek multimodaal knooppunt
14. Wielingen

Gerealiseerde projecten 2017

15. A2 passage Maastricht
16. A9 omlegging Badhoevedorp
17. A12/A20 parallelstructuur Gouweknoop
18. A50 Ewijk - Valburg
19. Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
20. *Cameratoezicht op stations
21. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding
22. N50 Ens - Emmeloord
23. PHS Doorstroomstation Utrecht
24. Vaarweg Meppel - Ramspol (keersluis Zwartsluis)

Gerealiseerde projecten 2016

25. A1 Bunschoten - Knooppunt Hoevelaken
26. A4 Delft - Schiedam
27. A7/A8 Purmerend - Zaandam - Coenplein
28. A12 Ede - Grijsoord
29. A15 Maasvlakte - Vaanplein
30. Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)
31. Arnhem Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
32. Bijdrage containertransferium Alblasserdam
33. Bouw 4e sluiskolk Ternaaien
34. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal Zuid
35. *ERTMS Pilot Amsterdam - Utrecht en ERMTS expertisecentrum
36. Natuurcompensatieproject Perkpolder
37. Randstadrail, fase 1
38. Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)

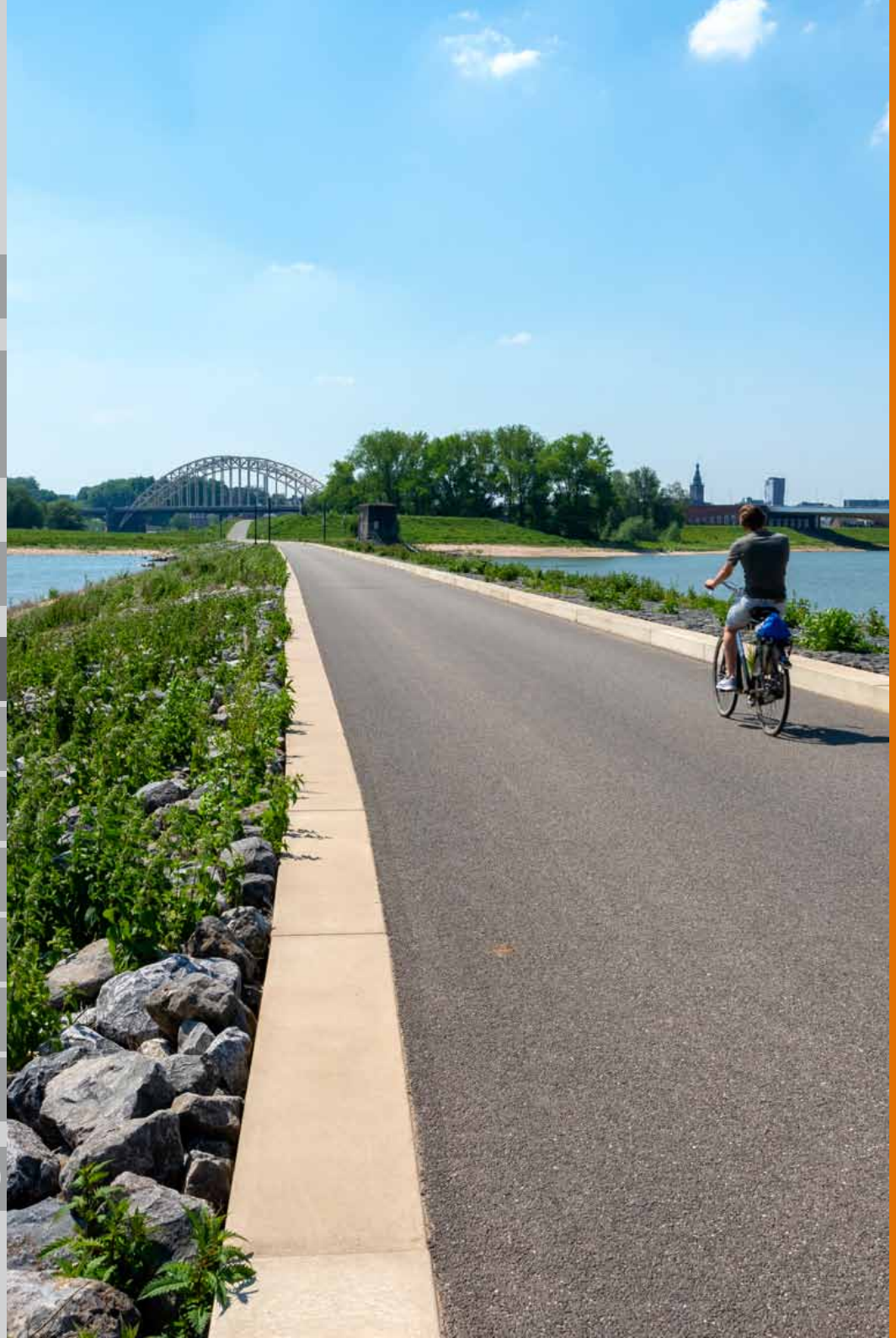
Gerealiseerde projecten 2015

39. A4 Burgerveen-Leiden
40. A4 Dinteloord-Bergen op Zoom
41. Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg
42. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl
43. Den Haag CS NSP
44. N11 Leiden/Zoeterwoude – Alphen aan den Rijn
45. N31 Leeuwarden (Haak)
46. N33 Assen-Zuidbroek
47. N35 Combiplan Nijverdal
48. N61 Hoek-Schoondijke
49. N62 Kanaalkruising Sluiskil
50. Rijswijk-Schiedam (Ingebruikname 2-sporige tunnel Delft)
51. Station Barneveld Zuid
52. Station Nijmegen Goffert
53. Zuid-Willemsvaart, aanleg Máximakanaal en opwaarderen tot Veghel

Gerealiseerde projecten 2014

54. A10 Tweede Coentunnel / A5 Westrandweg/ N200 Halfweg
55. Capaciteit Julianasluis Gouda
56. Nijmegen, tweede stadsbrug
57. N201
58. Sporen in Arnhem
59. Station Maastricht-Noord
60. Station Nijmegen-Lent
61. Rotterdam Centraal (NSP)
62. Verdieping vaarweg Harlingen – Kornwerderzand (Boontjes)
63. Walradar Noordzeekanaal
64. 1e tranche Actieprogramma Wegen (beleidskader Beter Benutten)

* niet op de kaart



Nationaal

Opgavenkaart

Totaalkaart MIRT Projecten

Projectenkaart Hoofdwegen

Projectenkaart Spoorwegen en Openbaar Vervoer

Projectenkaart Vaarwegen

Projectenkaart Water

File Top 50

Transport- en investeringsbeleid van de EU in Nederland

Infographic

Project- en programmabladen

Nationaal Opgavenkaart

< Ga naar legenda

Nationaal Opgavenkaart

< Ga terug naar de kaart

Algemeen

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

Economie

Topsectoren

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

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

- Kennis
- Circulaire economie

Toplocaties

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

Regionaal

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

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

Verstedelijking

- Uitleg
- Stedelijke vernieuwing / transformatie
- Extensivering

Regionaal

- Uitleg
- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

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

Regionaal

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

Natuur, Landschap & Erfgoed

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

Regionaal

- Aanpak in groen-blauwe structuur of Metropolitaan Landschap

Energie

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

Water

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

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

- Berging (zoekgebied)

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

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

- Peilbeheer / Waterbuffers
- Verzilting inlaatpunten

- Watergerelateerde gebieds-ontwikkeling / project
- Noorderruimte

Nationaal

Totaalkaart MIRT projecten

Op deze kaart zijn alle MIRT projecten te zien per modaliteit met uitzondering van de nationale projecten. De projectbladen van deze projecten zijn te vinden in de regiohoofdstukken.

Wegen

Onderzoek
Verkenning
Planuitwerking
Realisatie

1. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen
2. A1 Apeldoorn - Azelo
3. A12/A15 Ressen - Oudbroeken
4. A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere
5. A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel
6. A27/A1 Utrecht - Knooppunt Eemnes - Bunschoten
7. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
8. Rijland Route
9. A4 Vlietland - N14
10. Rotterdamse Baan
11. A16 Rotterdam
12. A24 Blankenburgverbinding
13. A76 Aansluiting Nuth
14. N33 Zuidbroek - Appingedam
15. N50 Kampen - Kampen Zuid
16. N35 Nijverdal - Wierden
17. A6 Almere Buiten-Oost - Lelystad
18. Noordelijke Randweg Utrecht
19. A27/A12 Ring Utrecht
20. A4 Burgerveen - Leiden
21. A4 Haaglanden - N14
22. N15 Suurhoffbrug
23. Tijdelijke Tolheffing A24 Blankenburgverbinding
24. A20 Nieuwerkerk aan de IJssel - Gouda
25. A15 Papendrecht - Sliedrecht
26. A15 Gorinchem - Papendrecht
27. A27 Houten - Hooipolder
28. Smartwayz.nl A58 Tilburg - Breda
29. Smartwayz.nl Innov A58
30. Smartwayz.nl A67 Leenderheide - Zaarderheiken
31. N65 Vught - Haaren
32. A2 Deil - 's-Hertogenbosch - Vught
33. Tijdelijke Tolheffing A12/A15 Ressen-Oudbroeken
34. A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken
35. A2 Het Vonderen - Kerensheide
36. Zuidasdok
37. A1/A30 Barneveld
38. A28 Amersfoort - Hoogeveen
39. Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol
40. Corridor Amsterdam - Hoorn

Spoorwegen en Openbaar Vervoer

Verkenning
Planuitwerking
Realisatie

1. Groningen - Leeuwarden: Partiële Spooruitbreiding
2. Sporendriehoek Noord-Nederland
3. Zwolle - Herfte
4. Goederenroute Elst - Deventer - Twente (NaNOV)
5. Traject Oost
6. PHS Ede
7. PHS Overweg Veenendaal Klompersteeg
8. Utrecht, Tram richting De Uithof
9. Vleuten - Geldermalsen
10. PHS Spooromgeving Geldermalsen
11. Noord-Zuidlijn
12. Amsterdam CS. Cuypershal
13. Amsterdam CS. Fietsenstalling
14. Ombouw Amstelveenlijn
15. HOV-net Zuid-Holland Noord
16. PHS Rijswijk - Rotterdam
17. Spooraansluiting Tweede Maasvlakte
18. Calandbrug
19. Sloelijn + Geleuidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
20. Breda Centraal (Nieuw Sleutelproject)
21. PHS Meteren - Boxtel
22. Quickscan Decentraal Spoor Oost-Nederland
23. OV Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad
24. Den Haag CS, Perron 11-12
25. Sporen Schiedam - Rotterdam
26. Multimodaal Knooppunt Schiphol

Vaarwegen

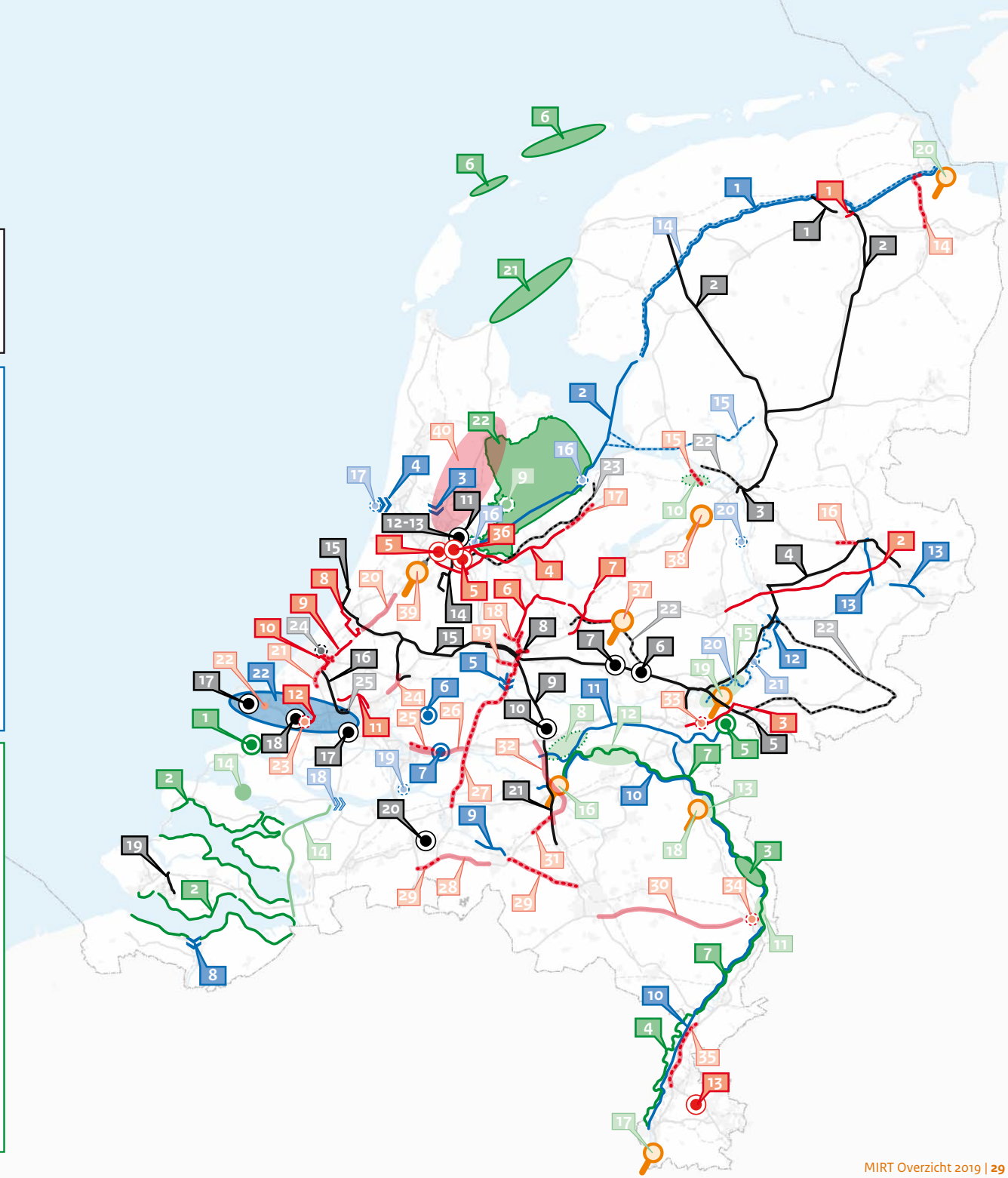
Planuitwerking
Realisatie

1. Vaarweg Lemmer - Delfzijl, Fase 1
2. Verbeteren Vaargeul IJsselmeer (A'dam - Lemmer)
3. De Zaan (Wilhelminasluis)
4. Zeetoegang IJmond
5. Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis + Verbreding Kanaalzijde/ Uitbreiding ligplaatsen
6. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek
7. Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwede
8. Nieuwe Sluis Terneuzen
9. Wilhelminakanaal Tilburg
10. Maasroute, Modernisering Fase 2
11. Toekomstvisie Waal Lobith - Haaften
12. Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde
13. Twentekanalen, Verruiming Fase 2
14. Vaarweg Lemmer - Delfzijnl Fase 2
15. Vaarweg IJsselmeer - Meppel
16. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam - Lemmer
17. Lichteren Buitenhaven IJmuiden
18. Capaciteit Volkeraksluizen
19. Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep - Dordtsche Kil
20. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
21. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
22. Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Water

Onderzoek
Verkenning
Planuitwerking
Realisatie

1. Besluit beheer Haringvlietsluizen
2. Vooroeververdediging en Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
3. Gebiedsontwikkeling Ooijen - Wanssum
4. Grensmaas
5. Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
6. Legger Vlieland en Terschelling
7. Zandmaas
8. Varik - Heesselt
9. Dijkversterking Marken
10. IJsseldelta Fase 2
11. Integrale verkenning Meer Maas en Meer Venlo
12. Integrale verkenning Ravenstein - Lith
13. MIRT verkenning Oeffelt
14. Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Z'meer
15. Rivierklimaatpark IJsselpoort
16. Maasoeverpark
17. Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal
18. Lob van Gennep
19. IJsselkop
20. Meerjarig Adaptief Programma Eems-Dollard 2050
21. Afsluitdijk
22. Markermeer - IJmeer



Nationaal

Projectenkaart Hoofdwegen

Op deze kaart zijn alle lopende projecten te zien van de modaliteit Hoofdwegen, met uitzondering van de nationale projecten.

Onderzoek
Verkenning
Planuitwerking
Realisatie

1. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen
2. A1 Apeldoorn - Azelo
3. A12/A15 Ressen - Oudbroeken
4. A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere
5. A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel
6. A27/A1 Utrecht - Knooppunt Eemnes - Bunschoten
7. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
8. Rijland Route
9. A4 Vlietland - N14
10. Rotterdamse Baan
11. A16 Rotterdam
12. A24 Blankenburgverbinding
13. A76 Aansluiting Nuth
14. N33 Zuidbroek - Appingedam
15. N50 Kampen - Kampen Zuid
16. N35 Nijverdal - Wierden
17. A6 Almere Buiten-Oost - Lelystad
18. Noordelijke Randweg Utrecht
19. A27/A12 Ring Utrecht
20. A4 Burgerveen - Leiden
21. A4 Haaglanden - N14
22. N15 Suurhoffbrug
23. Tijdelijke Tolheffing A24 Blankenburgverbinding
24. A20 Nieuwerkerk aan de IJssel - Gouda
25. A15 Papendrecht - Sliedrecht
26. A15 Gorinchem - Papendrecht
27. A27 Houten - Hooipolder
28. Smartwayz.nl A58 Tilburg - Breda
29. Smartwayz.nl InnovA58
30. Smartwayz.nl A67 Leenderheide - Zaarderheiken
31. N65 Vught - Haaren
32. A2 Deil - 's-Hertogenbosch - Vught
33. Tijdelijke Tolheffing A12/A15 Ressen-Oudbroeken
34. A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken
35. A2 Het Vonderen - Kerensheide
36. Zuidasdok
37. A1/A30 Barneveld
38. A28 Amersfoort - Hoogeveen
39. Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol
40. Corridor Amsterdam - Hoorn

Nationaal

Projectenkaart Spoorwegen en Openbaar Vervoer

Op deze kaart zijn alle lopende projecten te zien van de modaliteit Spoorwegen en Openbaar Vervoer, met uitzondering van de nationale projecten.

Verkenning
Planuitwerking
Realisatie

1. Groningen - Leeuwarden: Partiële Spooruitbreiding
2. Sporendriehoek Noord-Nederland
3. Zwolle - Herfte
4. Goederenroute Elst - Deventer - Twente (NaNOV)
5. Traject Oost
6. PHS Ede
7. PHS Overweg Veenendaal Klompersteeg
8. Utrecht, Tram richting De Uithof
9. Vleuten - Geldermalsen
10. PHS Spooromgeving Geldermalsen
11. Noord-Zuidlijn
12. Amsterdam CS. Cuypershal
13. Amsterdam CS. Fietsenstalling
14. Ombouw Amstelveenlijn
15. HOV-net Zuid-Holland Noord
16. PHS Rijswijk - Rotterdam
17. Spooraansluiting Tweede Maasvlakte
18. Calandbrug
19. Sloelijn + Geleuidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
20. Breda Centraal (Nieuw Sleutelproject)
21. PHS Meteren - Boxtel
22. Quickscan Decentraal Spoor Oost-Nederland
23. OV Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad
24. Den Haag CS, Perron 11-12
25. Sporen Schiedam - Rotterdam
26. Multimodaal Knooppunt Schiphol

Nationaal

Projectenkaart Vaarwegen

Op deze kaart zijn alle lopende projecten te zien van de modaliteit Vaarwegen, met uitzondering van de nationale projecten.

Planuitwerking
Realisatie

1. Vaarweg Lemmer - Delfzijl, Fase 1
2. Verbeteren Vaargeul IJsselmeer (A'dam - Lemmer)
3. De Zaan (Wilhelminasluis)
4. Zeetoegang IJmond
5. Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis + Verbreding Kanaalzijde/ Uitbreiding ligplaatsen
6. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek
7. Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwede
8. Nieuwe Sluis Terneuzen
9. Wilhelminakanaal Tilburg
10. Maasroute, Modernisering Fase 2
11. Toekomstvisie Waal Lobith - Haaften
12. Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde
13. Twentekanalen, Verruiming Fase 2
14. Vaarweg Lemmer - Delfzijnl Fase 2
15. Vaarweg IJsselmeer - Meppel
16. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam - Lemmer
17. Lichteren Buitenhaven IJmuiden
18. Capaciteit Volkeraksluizen
19. Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep - Dordtsche Kil
20. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
21. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
22. Project Mainportontwikkeling Rotterdam

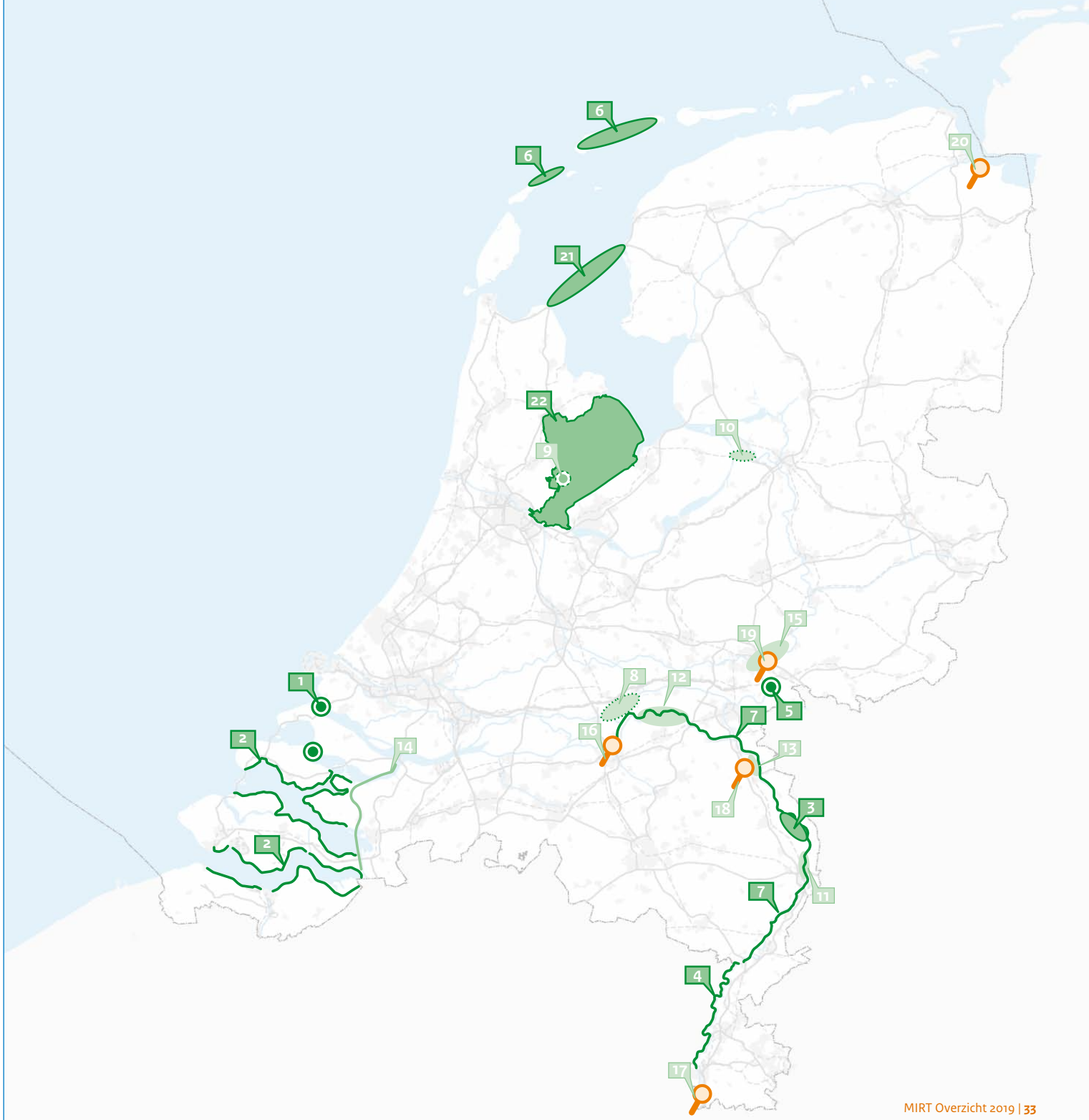
Nationaal

Projectenkaart Water

Op deze kaart zijn alle lopende projecten te zien van de modaliteit Water(veiligheid), met uitzondering van de nationale projecten.

Onderzoek
Verkenning
Planuitwerking
Realisatie

1. Besluit beheer Haringvlietsluizen
2. Vooroeververdediging en Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
3. Gebiedsontwikkeling Ooijen - Wanssum
4. Grensmaas
5. Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
6. Legger Vlieland en Terschelling
7. Zandmaas
8. Varik - Heesselt
9. Dijkversterking Marken
10. IJsseldelta Fase 2
11. Integrale verkenning Meer Maas en Meer Venlo
12. Integrale verkenning Ravenstein - Lith
13. MIRT verkenning Oeffelt
14. Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Z'meer
15. Rivierklimaatpark IJsselpoort
16. Maasoeverpark
17. Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal
18. Lob van Gennep
19. IJsselkop
20. Meerjarig Adaptief Programma Eems-Dollard 2050
21. Afsluitdijk
22. Markermeer - IJmeer



Nationaal File top 50

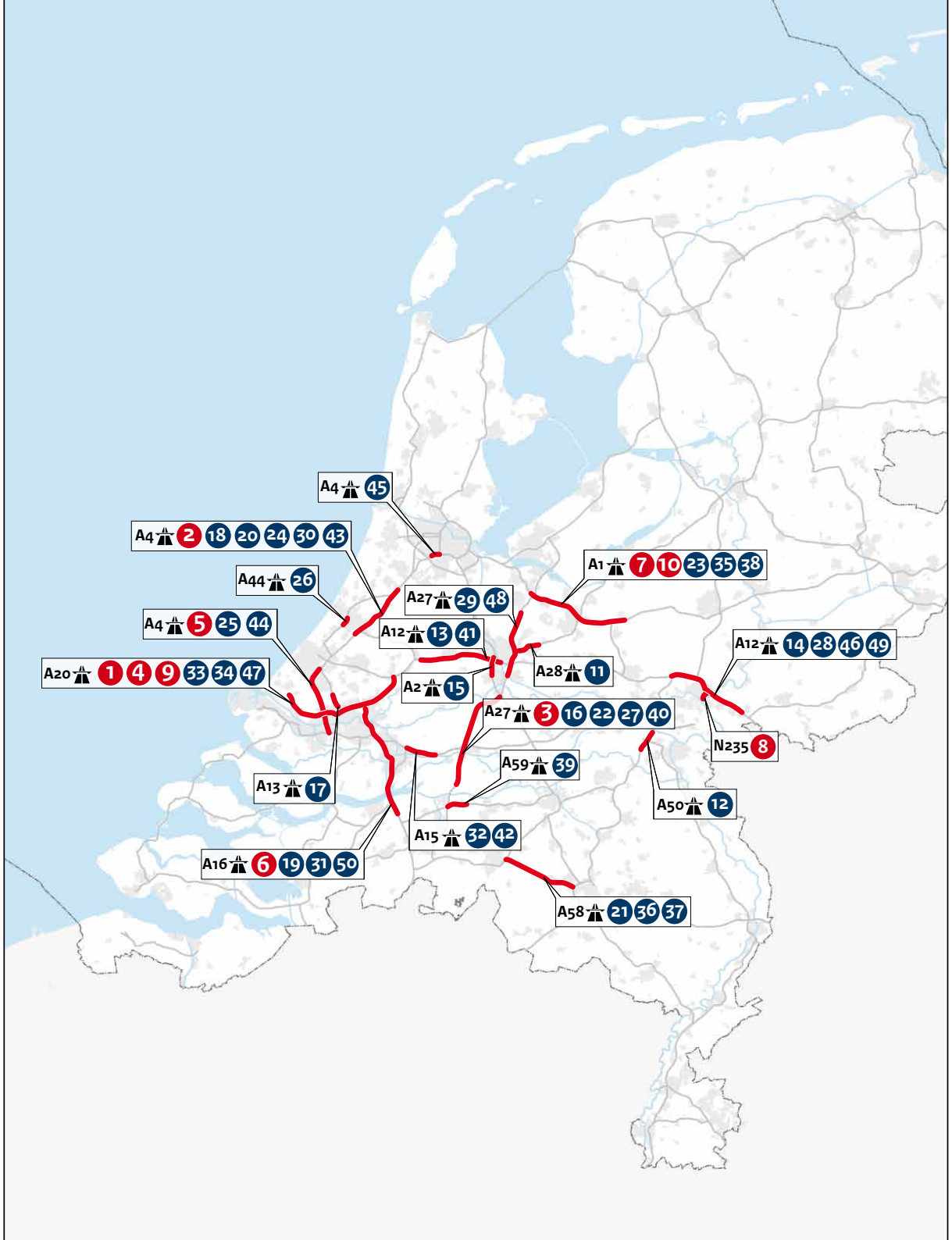
Op verzoek van de Tweede Kamer (TK 31305, nr. 115) wordt sinds 2009 in het MIRT Overzicht de meest recente File Top 50 weergegeven. Het ministerie van IenW werkt aan het oplossen van deze en andere fileknelpunten uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Hiermee wordt prioriteit gegeven aan de grootste knelpunten zoals is verzocht in de motie-Sharpe (TK 32123, nr. 123) en 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 2017 tot en met april 2018. 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 rang-lijsten 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 Crooswijk en Terbregseplein
2.	A4	Delft - Amsterdam	tussen Leidschendam en Zoeterwoude-Dorp
3.	A27	Utrecht - Gorinchem	tussen Lexmond en Noordeloos
4.	A20	Hoek van Holland - Gouda	tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht
5.	A4	Vlaardingen - Hoogvliet	voor Kethelplein
6.	A16	Rotterdam - Breda	tussen Feijenoord en Ridderkerk-Noord
7.	A1	Apeldoorn - Amsterdam	tussen Eembrug en Eembrugge
8.	N325	Arnhem - Arnhem Velperbroek	tussen Westervoort en Presikhaaf
9.	A20	Gouda - Hoek van Holland	tussen Moordrecht en Nieuwerkerk Aan Den IJssel
10.	A1	Amsterdam - Apeldoorn	tussen Hoevelaken en Barneveld
11.	A28	Zwolle - Utrecht	tussen De Uithof en Rijnsweerd
12.	A50	Arnhem - Eindhoven	tussen Ewijk en Bankhoef
13.	A12	Arnhem - Den Haag	tussen Nieuwegein en Oudenrijn
14.	A12	Arnhem - Oberhausen	tussen Westervoort en Duiven
15.	A2	Amsterdam - 's-Hertogenbosch	tussen Utrecht Papendorp en Oudenrijn
16.	A27	Gorinchem - Utrecht	tussen Noordeloos en Lexmond
17.	A13	Rijswijk - Rotterdam	tussen Overschie en Kleinpolderplein
18.	A4	Amsterdam - Delft	tussen Zoeterwoude-Rijndijk en Zoeterwoude-Dorp
19.	A16	Breda - Rotterdam	tussen Prins Alexander en Terbregseplein
20.	A4	Amsterdam - Delft	tussen Aquaduct Oude Rijn en Zoeterwoude-Rijndijk
21.	A58	Breda - Eindhoven	tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Oirschot
22.	A27	Gorinchem - Breda	tussen Industrieterrein Avelingen en Merwedebrug
23.	A1	Amsterdam - Apeldoorn	tussen Soest en Eembrugge
24.	A4	Amsterdam - Delft	tussen Zoeterwoude-Dorp en Leidschendam
25.	A4	Vlaardingen - Hoogvliet	tussen Pernis en Benelux
26.	A44	Amsterdam - Wassenaar	tussen Brug over de Oude Rijn en Leiden-Zuid
27.	A27	Breda - Gorinchem	tussen Nieuwendijk en Werkendam
28.	A12	Oberhausen - Arnhem	tussen Zevenaar en Duiven
29.	A27	Utrecht - Gorinchem	tussen Rijnsweerd en Lunetten
30.	A4	Amsterdam - Delft	tussen Roelofarendsveen en Hoogmade
31.	A16	Breda - Rotterdam	tussen Moerdijkbrug en 's-Gravendeel
32.	A15	Gorinchem - Ridderkerk	tussen Sliedrecht-Oost en Sliedrecht-West
33.	A20	Gouda - Hoek van Holland	tussen Prins Alexander en Terbregseplein
34.	A20	Gouda - Hoek van Holland	tussen Crooswijk en Rotterdam-Centrum
35.	A1	Amsterdam - Apeldoorn	tussen Eembrug en Bunschoten
36.	A58	Breda - Eindhoven	tussen Oirschot en Best
37.	A58	Eindhoven - Breda	tussen Brug over het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Moergestel
38.	A1	Apeldoorn - Amsterdam	tussen Hoevelaken en Hoevelaken
39.	A59	Oss - Zonzeel	tussen Waspik en Hooipolder
40.	A27	Utrecht - Gorinchem	tussen Everdingen en Lexmond
41.	A12	Den Haag - Arnhem	tussen Nieuwerbrug en Woerden
42.	A15	Ridderkerk - Gorinchem	tussen Sliedrecht-West en Sliedrecht-Oost
43.	A4	Delft - Amsterdam	tussen Hoogmade en Roelofarendsveen
44.	A4	Delft - Amsterdam	tussen Rijswijk-Centrum en Ypenburg
45.	A4	Delft - Amsterdam	tussen Amsterdam-Sloten en De Nieuwe Meer
46.	A12	Den Haag - Arnhem	tussen Grijsoord en Waterberg
47.	A20	Gouda - Hoek van Holland	tussen Schiedam en Schiedam-Noord
48.	A27	Almere - Utrecht	tussen Hilversum en Bilthoven
49.	A12	Arnhem - Den Haag	tussen Waterberg en Grijsoord
50.	A16	Rotterdam - Breda	tussen Moerdijkbrug en Klaverpolder



Nationaal Transport- en investeringsbeleid van de EU in Nederland

Het Nederlandse transportnetwerk (weg, spoor, zee- en binnenvaart) maakt deel uit van het Europese netwerk van transportverbindingen, de Trans-European Transport Networks (TEN-T). 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. Dit beslaat de hoofdverbindingen in Nederland, veel grens-overschrijdende spoorverbindingen en ook veel MIRT-projecten. Het ministerie van IenW, belangrijke stakeholders en veel Nederlandse provincies werken intensief samen met de Europese Commissie (EC) bij de ontwikkeling van dit TEN-T.

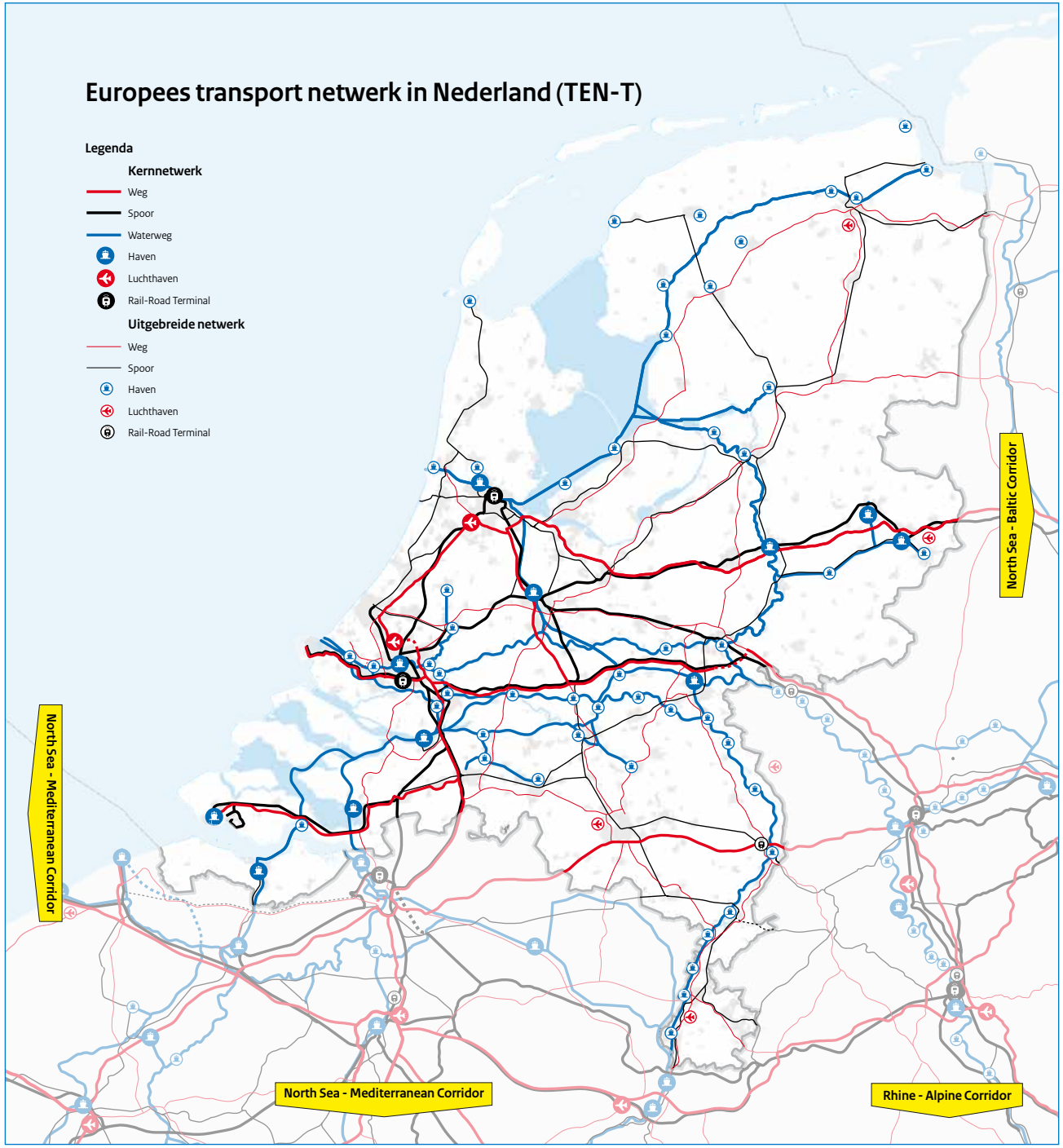
Sinds januari 2014 heeft de Europese Unie een nieuw TEN-T-beleid. Doelstellingen van het beleid zijn: de van oorsprong nationale infrastructuurnetwerken aaneensluiten, bottlenecks verwijderen en technische barrières wegnemen. In het nieuwe beleid is een kernnetwerk vastgesteld, met negen multimodale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

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

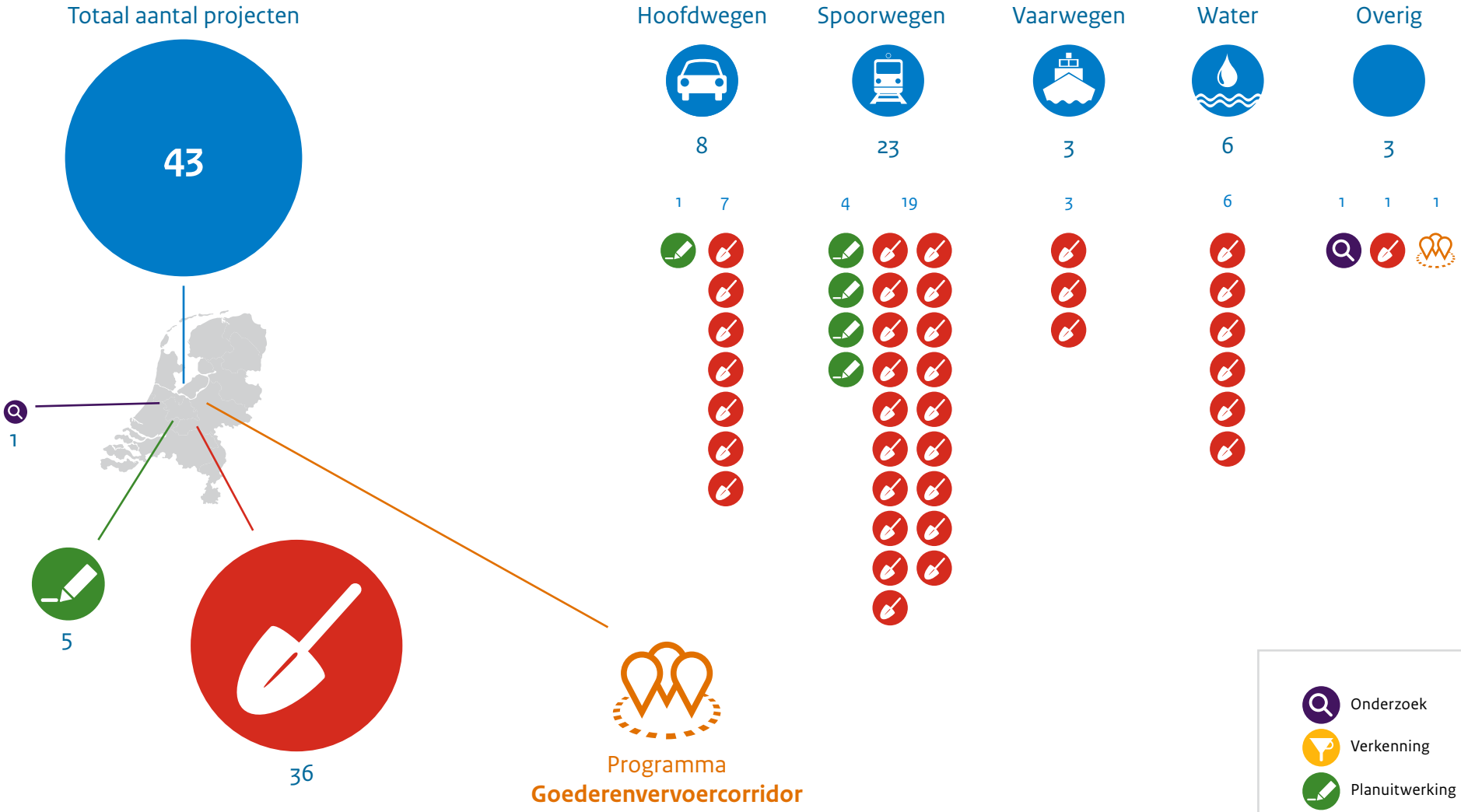
De EC heeft een aantal instrumenten om het netwerk tot ontwikkeling te brengen:

- In de TEN-T-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 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. In de TEN-T verordening is het netwerk op kaarten vastgelegd.
- Connecting Europe Facility (CEF) is de financieringsfaciliteit voor de netwerken van transport, 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. Het CEF is een populaire financieringsfaciliteit bij Nederlandse provincies, stakeholders (waaronder de zeehavens, binnenvaartsector en ProRail) en de nationale overheid. In de periode 2014-2017 vroegen 119 Nederlandse projecteigenaren subsidie aan. Aan 56 projecten werd een subsidie toegewezen, met een totaal van € 439,4 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 (€ 79 mln), investeringen in de Maasroute (€ 13,9 mln), implementatie van ERTMS op NS-treinen (€ 17,1 mln) en investeringen in LNG (Liquefied Natural Gas) voor de scheep-vaart (€ 12,7 mln).

Nationaal Transport- en investeringsbeleid van de EU in Nederland



Nationaal Infographic



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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen			•		•		•
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het MIRT Onderzoek Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost is gestart.
2017: Het MIRT Onderzoek Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost is opgeleverd.
2017: Het programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost is gestart.
2019: Het project is nieuw als programma opgenomen in het MIRT.

Programma
Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost

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 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 één 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 Gorinchem - Papendrecht.

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 deel-project maken corridorpartijen afspraken rondom doelstellingen voor onder andere onderzoeken, het uitwerken van vervolg-stappen, 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 Ontwikkelen corridor-cloud concept
Service voor gebruikers	Realiseren voldoende (truck)parkeerplaatsen Ligplaatsen binnenvaart en uitrollen BLIS Faciliteren 740 m lange treinen Stimuleren binnenvaart d.m.v. aanpak kademuren
Duurzaamheid	Dekkend netwerk LNG-bunkervulpunten
Innovatie	Ontwikkelen en uitvoeren innovatieagenda Ontwikkelen Control Tower transport Onderzoek potentie buisleidingen

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							•
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2019: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Fiets

Aanleiding en doel

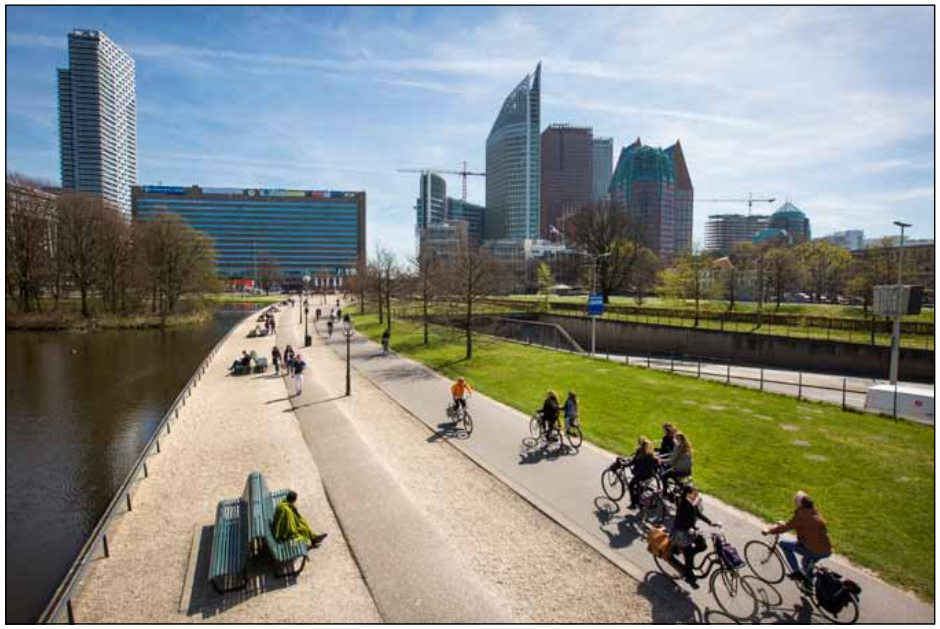
Verdere groei van het fietsgebruik heeft grote maatschappelijke voordelen. Fietsen draagt bij aan belangrijke nationale doelen zoals bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid.

Ruim een kwart van onze verplaatsingen doen we in Nederland op de fiets, waarmee jaarlijks 15,5 miljard km 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 3 miljard meer fietskilometers in tien jaar tijd te behalen onderschreven. Het doel is om voor 2021 200.000 extra forensen uit de auto en op de fiets te krijgen of op de fiets in combinatie met ov. Om deze ambitie te verwezenlijken worden meerdere sporen gevolgd:

- 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 mbk.
- Het wegnemen van 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.

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. Op basis van maximaal 40% cofinanciering worden deze middelen ingezet op projecten die onderdeel zijn van een bereikbaarheidsaanpak waarin fietsstimulering is uitgewerkt.

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

Programma Fiets
(vervolg)

Daarnaast is de ambitie de komende jaren om de kansen en mogelijkheden te verkennen voor cofinanciering vanuit rijksmiddelen voor fietsmaatregelen die bijdragen aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten.

Betrokken partijen

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

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen			•				
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							•
Financiën			•		•	•	
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

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

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

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 de periode tot en met 2028 in te voeren. ERTMS bestaat uit diverse onderdelen die worden ingebouwd in zowel de trein als in de baan. In september 2016 is de uitrolstrategie (TK 33652, nr. 45) naar de Tweede Kamer verzonden, waarin staat op welke baanvakken ERTMS als eerste wordt geïmplementeerd. In 2024 is ERTMS bovendien ingebouwd in het bestaande materieel dat in aanraking komt met ERTMS conform deze uitrolstrategie. Reizigers en verladers moeten vooral profiteren van de voordelen en idealiter niets van de overgang merken.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

De programmabeslissing zal naar verwachting in 2019 worden genomen, waarna het programma overgaat naar de realisatiefase.

Politiek/bestuurlijk

Na het rapport van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (commissie-Kuiken, 2012) en het principebesluit van kabinet-Rutte I tot invoering van ERTMS, heeft de Kamer in februari 2013 de 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 huidige fase, de planuitwerkingsfase, worden verschillende onderzoeken uitgevoerd en producten opgesteld om in 2019 de programmabeslissing ERTMS te kunnen nemen. Gedurende de planuitwerking wordt gefaseerd gewerkt via getrechterde besluitvorming, conform de werkwijze van het MIRT en het daarbij behorende gedachtegoed van de commissie-Elverding.

Betrokken partijen

In de planuitwerkingsfase werkt het rijk samen met ProRail, NS, goederenvervoerders, regionale vervoerders en andere partijen om ERTMS tot stand te brengen.

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

European Rail Traffic Management System (ERTMS)
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2015	2.570	Divers
MIRT 2016	2.566	Divers
MIRT 2017	2.563	Divers
MIRT 2018	2.372	Divers
MIRT 2019	2.408	Divers
verschil	162	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	70	

Financiën

Taakstellend budget: € 2.408 mln. Artikel IF 17.07.
Taakstellend budget: € 20 mln op Hoofdstuk XII, artikel 98 .

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

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën	•	•	•	•		•	•
Politiek/Bestuurlijk	•						

Toelichting op de wijzigingen

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

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

Opgave

In het regeerakkoord van 2017 is de ambitie ten aanzien van 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.

Oplossing

IenW werkt samen met decentrale overheden en vervoerders 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.
- Er is besloten om het spoor tussen Landgraaf en de grens met Duitsland te elektrificeren en om tot 2031 met een sneltrein Maastricht-Heerlen-Aken te rijden. Aan de elektrificatie van het traject Landgraaf-Duitse grens draagt het ministerie van IenW € 7,5 mln bij (50%) en aan de exploitatiekosten tot en met 2028 in totaal € 2,75 mln.
- Samen met deelstaten Nedersaksen en NRW ondersteunt het ministerie van 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 maximaal € 17 mln gereserveerd voor cofinanciering voor het verkorten van de reistijd en de kwaliteit van de verbinding met Leer, Oldenburg en Bremen. Of dit doorgaat, is afhankelijk van de uitkomsten van een onderzoek van de provincie Groningen.
- 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 mede gefinancierd door het ministerie van IenW uit het resterend budget voor de optimalisering van de verbinding van Heerlen naar de grens (Aken; € 10,4 mln) en uit het budget dat het ministerie van IenW heeft gereserveerd voor de aanleg van de Avantislijn (€ 9 mln). Het gezamenlijke

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

Grensoverschrijdend Spoorvervoer
(vervolg)

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 exploitatie-bijdrage. De belangrijkste voorwaarden waren de regionale cofinanciering van de regio, de inpasbaarheid van de verbinding in de dienstregeling en de regionale verantwoordelijkheid voor eventueel benodigde infrastructurele maatregelen. De provincie heeft aangegeven dat de inpasbaarheid in de dienstregeling is geborgd door capaciteitstoedeling door ProRail, en dat de benodigde infrastructurele maatregelen door Overijssel worden betaald. De regionale cofinanciering was al in 2014 toegezegd. Aangezien nu aan de voorwaarden is voldaan is de bijdrage van IenW ad € 9,458 mln gestort in het provinciefonds.
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.

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.
- 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.

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 incheck-tijden en het is minstens zo comfortabel). De uitkomsten van verschillende onderzoeken laten zien dat 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 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: € 60 mln. Voor inzet van het budget tot op heden: zie de vermelde bedragen achter de genoemde oplossingen.
Artikel IF 13.03.04.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	88	Divers
MIRT 2014	71	Divers
MIRT 2015	71	Divers
MIRT 2016	60	Divers
MIRT 2017	61	Divers
MIRT 2018	49	Divers
MIRT 2019	60	Divers
verschil	28	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	4	

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

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							•
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

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

Maatregelenpakket HSL-Zuid

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 o.a. 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 geluidsmaatregelen dat zal worden gerealiseerd in het kader van de geluids-

problematiek. 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

Politiek/bestuurlijk

De Tweede Kamer is op 16 juni 2017 (TK 29984, nr. 720) en in de daarop volgende 40e voortgangsrapportage (TK 22026, nr. 498) geïnformeerd over het pakket aan verbetermaatregelen die worden gerealiseerd. Over de voortgang van de realisatie van de verbetermaatregelen HSL-Zuid wordt jaarlijks verslag gedaan in de Voortgangsrapportage HSL-Zuid.

Over de voortgang van de realisatie van de geluidsmaatregelen HSL-Zuid wordt jaarlijks

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

Maatregelenpakket HSL-Zuid
(vervolg)

verslag gedaan in de Voortgangsrapportage HSL-Zuid. De gemeenten langs de HSL-Zuid worden regelmatig geïnformeerd. 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:
€ 61 miljoen.
Taakstellend budget geluidmaatregelen:
€ 72 miljoen.
Artikel IF 13.03.04.

Prestatieverbetering

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2015		
MIRT 2016		
MIRT 2017	60	
MIRT 2018	61	
MIRT 2019	61	divers
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Geluidmaatregelen

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2015	70	
MIRT 2016	70	
MIRT 2017	71	
MIRT 2018	72	
MIRT 2019	72	divers
verschil	2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

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

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën	•	•	•	•	•	•	•
Politiek/Bestuurlijk	•						

Toelichting op de wijzigingen

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

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

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Opgave

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

Oplossing

Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) kent vier speerpunten:

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

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

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

De planuitwerkingen gaan ook in op eventuele

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

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

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

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

2019: De projecten Rijswijk-Rotterdam (€ 304 mln), Spoorweb (€ 6 mln), Meteren-Boxtel (€ 41 mln) en Ede (€ 3 mln) zijn overgegaan naar de realisatiefase. Hiermee is het begrote budget planstudie verlaagd. Daarnaast is € 9 mln overgeboekt naar het programma Beheer, onderhoud en vervanging ter dekking van de beheer- en onderhoudskosten van de in beheer genomen project-onderdelen. PHS (incl. SAAL) is gezien de aanwijzing als Groot Project door de Tweede Kamer onder een apart begrotingsartikel opgenomen (IF 17.10). Hieronder zijn de diverse grotere projecten (groter dan € 50 mln) van PHS die in realisatiefase zijn, separaat opgenomen (zoals DSSU, Spooromgeving Geldermalsen en Rijswijk Rotterdam). Vanuit de investeringsruimte spoor is € 150 mln toe-gevoegd voor PHS Amsterdam (TK 32 404, nr. 86)

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
(vervolg)

effecten op de rest van het spoornet, op keten-voorzieningen voor onder andere fiets en auto, op een nog intensiever gebruik van de Betuweroute, op mogelijkheden van de binnenvaart en op een langetermijnperspectief op goederenvervoer.

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

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

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

PHS is in de begroting 2019 openomen als groot project. Dit heeft geleid tot opname in artikel 17 (PHS incl. OV SAAL).

Financiën
Voor PHS is een programmabudget beschik-baar van in totaal € 2.953 mln (inclusief externe veiligheid, geluid, overwegen, transfer, onderhoud). Dit is exclusief OV SAAL, spoorcorridor Delft en sporendriehoek Noord-Nederland (conform motie-Koopmans, TK 27658, nr. 41) en per 2013 eveneens exclusief fietsenstallingen. Van dit PHS-budget zijn in realisatiefase: bijdrage aan de Diezebrug (€ 2 mln), Doorstroomstation Utrecht (DSSU, € 317 mln), Overweg Klompersteeg Veenendaal (€ 9 mln), Rijswijk-Rotterdam (€ 318 mln), Meteren-Boxtel (€ 52 mln), Spooromgeving Geldermalsen (€ 135 mln), PHS Ede (€ 46 mln) en PHS Spoorweb (€ 6 mln). Zie de afzonder-lijke MIRT-bladen. Het totaal beschikbare planstudiebudget is € 2.098 mln. Artikel IF 13.03.04, IF 13.03.01, IF 17.10.01 en IF 17.10.02.

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

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	2.747	Divers
MIRT 2014	2.488	Divers
MIRT 2015	2.480	Divers
MIRT 2016	2.752	Divers
MIRT 2017	2.440 (alleen planstudie)	Divers
MIRT 2018	2.432 (alleen planstudie)	Divers
MIRT 2019	2.248 (alleen planstudie)	Divers
verschil	499	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	102	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	59	
2013	76	
2014	91	
2015	106	
2016	126	5%
2017	151	6%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
(vervolg)

Realisatie

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd t/m 2017	Oplevering
Separaat opgenomen projecten	Zie afzonderlijke MIRT bladen voor projecten in realisatie	822	235	
Separaat < 50 miljoen		64	4	
Afronding		1		
Totaal		887		

Verkenning/planuitwerking

Omschrijving		Maatregel	Taakstellend budget	Oplevering
Diverse afgeronde opdrachten & (plan)studies			18	Afgerond
Planuitwerkingsfase PHS			176	
PHS projecten per corridor			2.054	
Reizigerscorridor Alkmaar - Amsterdam	- Uitgeest: transfer	aanpassing perron en extra capaciteit opstellen IC materieel		
Reizigerscorridor Amsterdam - Utrecht - Eindhoven	- Amsterdam CS: perron, emplacement	aanpassen perron, vrije kruising, aanpassen Oosttunnel		
	- Westhaven Amsterdam: opstellen	opstellen goederenmaterieel		
Reizigerscorridor Schiphol - Utrecht - Arnhem/Nijmegen	- Nijmegen: transfer en emplacement	extra perron, transfer en extra capaciteit opstellen reizigersmaterieel		
Reizigerscorridor Breda - Eindhoven	- Eindhoven: opstelcapaciteit en realiseren gelijktijdigheid	extra capaciteit opstellen reizigersmaterieel en realiseren gelijktijdigheid transfer		
Routering goederenvervoer Zuid Nederland	- Meteren - Zuidwestboog	aanleg nieuwe Zuidwestboog 'Boog bij Meteren'		
	- Den Bosch - Vught: 4 sporigheid en vrije kruising	aanleg extra sporen Den Bosch-Vught, vrije kruising Vught verdiepte ligging spoor		
Totaal			2.248	
Totaal beschikbaar			3.134	

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT

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

Opgave

De Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding 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 € 325 mln en voor de ViA15 € 293 mln (prijspeil 2018). 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 € 109 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 2019-2023.

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**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen			•				
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning					•	•	
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

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

Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen

Opgave

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

Oplossing

Allereerst worden 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 bewegwijzering 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

2014-2018: realisatie

Uitvoering

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

Financiën

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

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

Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	25	2014-2016
MIRT 2016	25	2014-2016
MIRT 2017	25	2014-2017
MIRT 2018	25	2014-2018
MIRT 2019	25	
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	0	
2013	4	
2014	10	
2015	15	
2016	25	100%
2017	25	100%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen			•				
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning						•	
Financiën				•		•	•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2016: De reservering voor de verbetering van de N35 Wijthmen-Nijverdal (€5 mln) is apart opgenomen in de begroting.
2018: De € 30 mln die beschikbaar is voor het vervolgprogramma Meer Veilig is toegevoegd aan de middelen van Meer Veilig 3.
2019: Er is € 50 mln beschikbaar gesteld voor de aanpak van N-wegen voortkomend uit het regeerakkoord.

Meer Veilig

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, dat nu in uitvoering is. 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 die 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. Ten slotte worden binnen Meer Veilig ook de extra veiligheidsmaatregelen op de N36 uitgevoerd naar aanleiding van de motie-Visser (TK 29398, nr. 551). Deze maatregelen betreffen voor een belangrijk deel een verbetering van de inrichting van het dwarsprofiel.

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. Deze financiële middelen zijn toegevoegd aan het Meer Veilig programma. 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.

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.

Financiën
Taakstellend budget: € 129 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 € 49 mln, exclusief de verbetering op de N35 Wijthmen-Nijverdal naar aanleiding van de Kamermotie-Elias/Kuiken (TK 33400 A, nr. 55).

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	40	2015-2018
MIRT 2016	37	2015-2018
MIRT 2017	37	2015-2018
MIRT 2018	79	2015-2020
MIRT 2019	129	n.t.b.
verschil	89	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2015	7	
2016	17	46%
2017	27	34%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing					●		
Planning		●			●		
Financiën	●	●				●	
Politiek/Bestuurlijk	●						

Toelichting op de wijzigingen

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

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met het programma wordt een bijdrage geleverd aan het verminderen van de geluidsoverlast door verkeer op rijkswegen en hoofdspoorwegennet. Daarbij wordt gekozen voor een aanpak waarbij de hoogst belaste locaties met efficiënte 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. Door koppeling aan al geplande werkzaamheden zal een deel van de uitvoering na 2020 worden gerealiseerd.

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

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

Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)
(vervolg)

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. 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: € 907 mln.

Jaar *	Budget
MIRT 2013	868
MIRT 2014	881
MIRT 2015	884
MIRT 2016	888
MIRT 2017	890
MIRT 2018	898
MIRT 2019	907
verschil	39
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	27

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	39	
2013	47	
2014	62	
2015	86	
2016	97	11%
2017	120	13%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							•
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

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

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Opgave

Om flora- en faunasoorten in staat te stellen op lange termijn te overleven en zich te ontwikkelen, zijn het behoud van leefgebieden en de mogelijkheden voor flora en fauna om zich te kunnen verplaatsen tussen leefgebieden essentieel. Binnen de kaders die het rijk heeft gesteld, realiseren de provincies uiterlijk 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 ontsnipperende maatregelen aan de rijksinfrastructuur is een belangrijk middel om het NNN te realiseren.

Oplossing

Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) is het beleidskader voor de oplossing 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. Een aantal maatregelen wordt na 2018 getroffen, 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 2017. Uitgebreide informatie over de voortgang is opgenomen in het jaarverslag MJPO 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 neemt ook 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 ontsnipperende maatregelen aan de rijksinfrastructuur voor de periode vanaf 2005 tot en met 2018.

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

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2014	255	2005-2018
MIRT 2015	257	2005-2018
MIRT 2016	258	2005-2018
MIRT 2017	255	2005-2018
MIRT 2018	256	2005-2018
MIRT 2019	258	2005-2018
verschil	3	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	82	
2013	93	
2014	95	
2015	119	
2016	139	54%
2017	163	63%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen						•	
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2018: Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Opgave

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

Oplossing

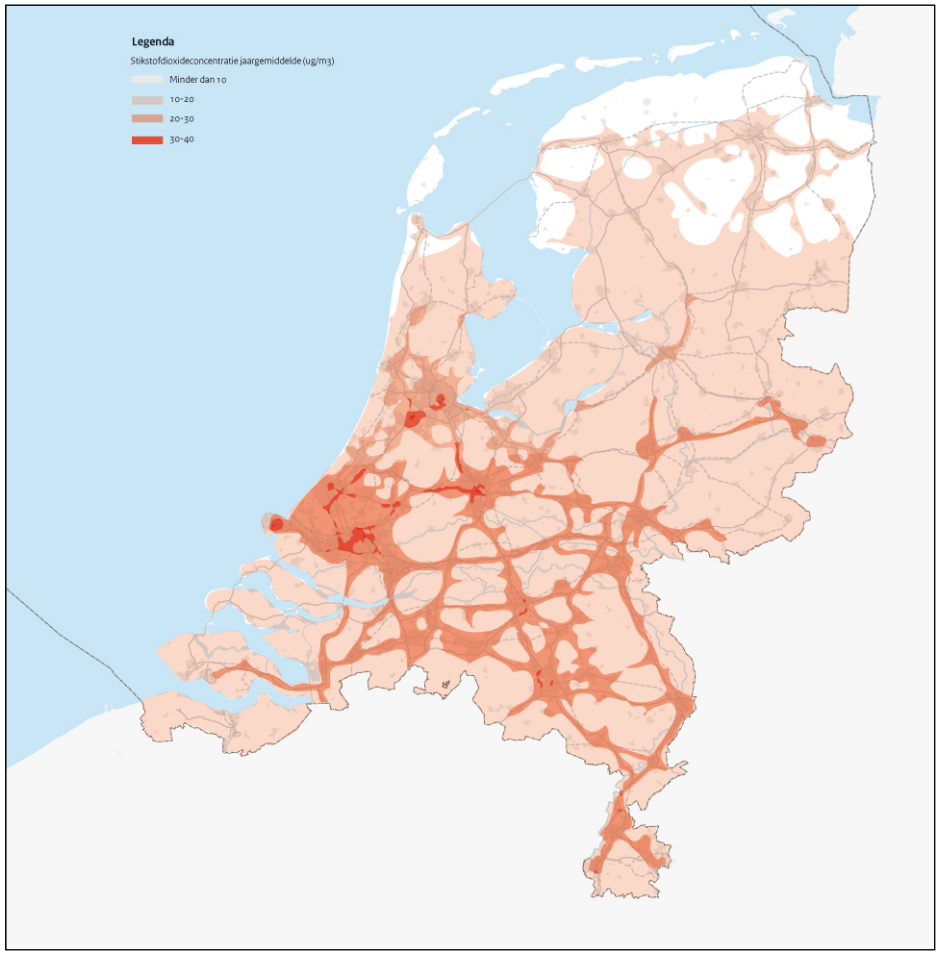
Beide doelen kunnen worden verwezenlijkt door ervoor te zorgen dat overal in Nederland aan de Europese normen voor luchtkwaliteit wordt voldaan. Het NSL is in 2009 vastgesteld om te zorgen dat wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen en bevat daartoe een pakket aan maatregelen. Een deel van het pakket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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

Sinds de start van het NSL in 2009 is de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd en is het aantal mensen dat is blootgesteld aan normoverschrijdingen gedaald. In 2009 was langs bijna 1100 km weg nog sprake van concentraties boven de grenswaarde; in 2016 was dit nog slechts 7,2 km.[1] Zolang er nog overschrijdingen bestaan, is het op grond van de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit noodzakelijk om een luchtkwaliteitsplan te hebben met passende maatregelen om de termijn van overschrijding zo kort mogelijk te houden. Het NSL voorziet hierin en is op 7 december 2016 verlengd tot het moment waarop de Omgevingswet in werking treedt.[2]



1 Het recentste monitoringrapport is op 30 oktober 2017 aan de Kamer aangeboden (TK 30175, nr. 268).
2 Staatscourant 2016, nr. 66050

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

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

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

Uitvoering

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

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

Financiën

De rijksoverheid heeft oorspronkelijk € 1.551 mln begroot voor uitvoering van het NSL, waarvan € 625 mln 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 locaties waar niet wordt voldaan aan de norm voor stikstofdioxide betreffen met name binnenstedelijke ontsluitingswegen. Rotterdam en Amsterdam nemen op die locaties extra maatregelen met financiële ondersteuning van de rijksoverheid. De financiering daarvan valt echter buiten het NSL.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2018	198 mln	Tot het moment waarop de Omgevingswet inwerking treedt
MIRT 2019	201 mln	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	0	0%
2017	0	0%

3 Begroting Infrastructuur en Milieu, TK 34550 XII, nr. 2
4 Zie art 20 Lucht en Geluid: http://www.rijksbegroting.nl/2016/verantwoording/jaarverslag

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen	•						•
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2013: Dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.
2019: De eerste fase is afgerond. Het restant van het beschikbaar gestelde budget voor de eerste fase van het programma Beter Benutten wordt naar rato verdeeld over de modaliteiten die destijds hebben bijgedragen aan het programma.

Programma Beter Benutten

Opgave eerste fase programma Beter Benutten

Het doel van de eerste fase van het programma Beter Benutten is circa 20% minder congestie bereiken in de spits op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land, groei op het spoor faciliteren en vaarwegen efficiënter gebruiken. Dit ten opzichte van de situatie zonder het programma Beter Benutten (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 reistijd van deur tot deur in de spits met ten minste 10% op de belangrijkste gesignaleerde knelpunten op de weg in de periode van 2015 tot en met 2017. 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

Het programma Beter Benutten Vervolg omvat momenteel 179 Plannen van Aanpak (bestaande uit ruim 460 maatregelen), onder andere op het gebied van infrastructurele wegaanpassingen, logistiek, fiets, ITS en ov. Bij de keuze en de uitwerking van deze maatregelen is gebruikgemaakt van de leerervaringen die zijn opgedaan in de eerste fase van Beter Benutten. Zo worden infrastructurele aanpassingen op basis van maatwerk gecombineerd met maatregelen gericht op het vergroten van keuzemogelijkheden voor de reiziger. In de bijbehorende tabel zijn de 179 Plannen van Aanpak naar zwaartepunt verdeeld in categorieën. Daarbij is het van belang om in ogenschouw te nemen dat het grootste deel van deze 179 Plannen van Aanpak bestaat uit meerdere multimodale deelprojecten die elkaar onderling versterken, bijvoorbeeld een capaciteitsuitbreiding aan een toerit en afrit van een bedrijfsterrein

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

Programma Beter Benutten
(vervolg)

gekoppeld aan de verbetering van de fiets-voorzieningen naar en op het terrein en mobiliteitsafspraken met de werkgever. Met name de maatregelen in de categorie 'gebieds- en werkgeversaanpak' bestaan uit diverse, gecombineerde en op elkaar afgestemde deelprojecten. Veelal zijn hierin ook infrastructurele aanpassingen opgenomen.
In het derde kwartaal van 2018 wordt een eindrapportage van de effectmeting uitgebracht over Beter Benutten Vervolg.

Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2013	794 eerste fase	Start realisatie eerste fase: 2012-2014
MIRT 2014	794 eerste fase	Start realisatie eerste fase: 2012-2014
MIRT 2015	794 eerste fase	2012-2015: realisatie eerste fase: merendeel maatregelen wordt in 2014 opgeleverd
MIRT 2016	794 eerste fase 300 vervolgprogramma	2015-2017: realisatie vervolgprogramma
MIRT 2017	794 eerste fase 300 vervolgprogramma	2015-2017: realisatie vervolgprogramma
MIRT 2018	300 vervolgprogramma	2015-2018: realisatie vervolgprogramma
MIRT 2019	263 vervolgprogramma	2015-2018: realisatie vervolgprogramma

* 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		
Vervolgpprogramma Beter Benutten				
Plannen van Aanpak Beter Benutten Vervolg	179	600	n.v.t.	2014-2018
- Infra en vraag fiets	40			
- Infra en vraag weg	24			
- Infra en vraag multimodaal	4			
- Infra en vraag OV / P+R	27			
- Logistiek	26			
- ITS / incident management	21			
- Gebieds- en werkgeversaanpak	37			
Totaal	179	600		
Totaal beschikbaar		1.788		
Juridisch verplicht		n.v.t *		

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

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdwegen

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen		•	•				
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën				•	•	•	
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

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

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

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

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).

Financiën

Voor de totale vervangings- en renovatieopgave van het hoofdwegennet is in de periode 2012 tot en met 2030 een bedrag beschikbaar van € 3.172 mln. Hiervan is tot en met 2016 € 659 mln gerealiseerd. Op artikel IF 12.02.04 is nog € 2.513 mln beschikbaar.

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

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

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdwegen
(vervolg)

Jaar *	Budget
MIRT 2016	3.009
MIRT 2017	3.834
MIRT 2018	3.144
MIRT 2019	3.172
verschil	163
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	77

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	35	
2013	123	
2014	254	
2015	483	
2016	607	19%
2017	659	21%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdwegen
(vervolg)

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2017	Openstelling
Renovatie stalen bruggen*	Instandhouding Suurhoffbrug Brienenoordbrug	475	400	2016-2020
Afgeronde projecten	Projecten waarvan openstelling is gerealiseerd	203	187 **	Gereed
VIT2	Aanpak tunneltechnische installaties	73	61	2019
Wantijbrug ***	Renovatie brug	17	0	2020
Renovatie N3	Vervangen wegdek	62	0	2021
Renovatie A6	Vervangen wegdek	20	0	2020
Renovatie N200	Renovatie Boezembruggen	25	0	2020
Overig	Onderzoek en projecten < € 10 mln	29	11	2016-2020
Planfase	Viaduct Hoog Burel Kunstwerk Hattemerbroek Kooijbrug Balgzandbrug 1e Heinenoordtunnel Brug over de Noord Roertunnel Geluidsscherm A58/A17 Ontwikkeling tunnels	11	1	
Reservering (gebonden)		11	0	n.t.b.
		2.257		
Totalen		3.172	659	
Waarvan verplicht		29%		

* Nog uit te voeren bruggen, reeds elf bruggen zijn gerenoveerd, waarvan een deel voor 2012.
** Voor deze projecten is de openstelling gerealiseerd. Bij een aantal van deze projecten worden nog wel werkzaamheden uitgevoerd waardoor het gerealiseerd budget nog kan toenemen.
*** Dit project is overgeheveld vanuit het deelprogramma Renovatie Stalen Bruggen.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen				•			
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2019: Het budget is verlaagd in verband met een verlaging van het aantal seinlocaties en een meevallende kostenontwikkeling.

Aanleg ATB-Vv A2-corridor en Brabantroute

Opgave

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

Oplossing

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

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid.

Planning

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

Politiek/bestuurlijk

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

Uitvoering

Aanbesteding heeft op basis van Design & Construct (D&C) plaatsgevonden. De werk-zaamheden zijn eind 2017 afgerond.

Financiën

Taakstellend budget € 18 mln.
Artikel IF 13.03.01.

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

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

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2016	19	2017
MIRT 2017	20	2017
MIRT 2018	20	2017
MIRT 2019	18	2017
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	4	20%
2017	16	80%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning						•	
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

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

Beter en Meer: Be- en Bijsturing van de Toekomst

Opgave

Om de groei op het spoor te faciliteren, wordt toegewerkt naar hoogfrequent rijden op drukke trajecten in Nederland. Naar aanleiding van de winterproblematiek 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 Verbeter-programma Beter en Meer uit. Het uitgangs-punt 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 frequentie-verhoging op het spoor betrouwbaar en veilig uit te voeren. Be- en Bijsturing van de Toekomst heeft als doel het logistieke bijsturingproces tijdens verstoringen beter uit te voeren. Hiertoe wordt een Centraal Monitorings- en Beslisorgaan (CMBO) opgericht dat besluiten neemt over de aanpassingen van de dienst-regeling. 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 maat-regelen bij een versperring vooraf goed zijn afgewogen met alle partijen (ProRail en alle vervoerders, reizigersorganisaties, goederen-vervoerders 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 bijsturings-maatregelen
2017: praktijktoets verbeteracties
2018: start hoogfrequent rijden corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven
2019: evaluatie eerste fase Beter en Meer gereed

Politiek/bestuurlijk

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

Financiën

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

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

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	5	33%
2017	5	33%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2019: Er is € 5 miljoen overgeboekt naar het programma Beheer, onderhoud en vervanging (IF 13.02) ter dekking van de beheer- en onderhoudskosten van de in beheer genomen programma-onderdelen.

Beter en Meer: Verbeteraanpak Trein

Opgave

Om de groei op het spoor mogelijk te maken, wordt toegewerkt naar hoogfrequent rijden op drukke trajecten in Nederland. Naar aanleiding van de winterproblematiek 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 Verbeter-programma Beter en Meer uit. Het uitgangs-punt 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.

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

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

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

Beter en Meer: Verbeteraanpak Trein
(vervolg)

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

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Verbeteren van de betrouwbaarheid.

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

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

Financiën
Taakstellend budget ministerie van IenW € 50 mln. Artikel IF 13.03.01. Daarnaast draagt NS € 42 mln bij.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	54	2018/2019
MIRT 2018	55	2018/2019
MIRT 2019	50	2018/2019
verschil	4	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)		

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	10	18%
2017	18	33%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							•
Financiën							•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
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 miljoen 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.

Beter en Meer: Verbeteraanpak Stations

Opgave

Om de groei op het spoor mogelijk te maken, wordt toegewerkt naar hoogfrequent rijden op drukke trajecten in Nederland. Naar aanleiding van de winterproblematiek 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 Verbeter-programma Beter en Meer uit. Het uitgangs-punt 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 ondervinden infrastructuur en materieel vaker storingen. Dit wordt onder-vangen in het verbeterprogramma.

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

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

Tot aan 2018 wordt gewerkt aan het gezamen-lijk ontwikkelen van instrumenten voor betere besturing van de stations en verbetering van de samenwerking met vervoerders en overheden en van hun positie op de stations. Ook het voor- en natransport en de verande-ring 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/informatiepunten 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 maatregelenpakket Herijking. Op 23 november 2015 is dit maatregelenpakket besproken in het Notaoverleg en zijn de budgetten voor de Beter en Meer-onderdelen vastgesteld.

Financiën

Taakstellend budget ministerie van IenW € 12 mln. Artikel IF 13.03.01. Daarnaast draagt NS € 13 mln bij.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	13	2018
MIRT 2018	13	2018
MIRT 2019	12	2020
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	2	15%
2017	2	15%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase	•						
Opgave							
Oplossing							
Planning							•
Financiën	•	•				•	•
Politiek/Bestuurlijk					•		

Toelichting op de wijzigingen

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

Fietsparkeren bij stations

Opgave

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 zonder de uitvoering van het Actieplan Fietsparkeren bij stations voor 2020 een tekort verwacht van 82.000 tot 145.000 plaatsen en voor 2030 van 92.000 tot 185.000 plekken.

Oplossing

In de Lange Termijn Spooragenda deel 2 (TK 29984, nr. 474) is ervoor gekozen de aansluiting van het spoor op de ov-keten te verbeteren. De overstap van eigen vervoer, zoals de fiets, op ov en vice versa is daar een belangrijk onderdeel van. Hiervoor zijn goede faciliteiten bij knooppunten noodzakelijk. In 2011 is de Kamer geïnformeerd over het Actieplan Fietsparkeren bij stations (TK 32404, nr. 53).

De extra middelen vanuit het regeerakkoord Rutte III worden ingezet voor het innoveren en vergroten 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. De projecten dienen daarnaast onder andere aantoonbaar te passen in een regionale aanpak van fietsstimulering waarbij werkgevers betrokken zijn.

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 Motie-Ouwehand/De Rouwe ging de regering met grote gemeenten, NS en ProRail in overleg over de fiets-parkeerproblematiek 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. Het bestuursakkoord is op 12 december 2016 ondertekend en aan de

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

termijn het tekort aan fietsparkeerplekken aan te pakken en een route uit te zetten om het tekort aan fietsparkeerplekken en de dekking van de integrale kosten het hoofd te bieden. Voor de korte termijn is € 40 mln vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 13.08) voor een vervolg op het AFP. Daarmee kunnen, samen met de andere betrokken partijen, de stallingsproblemen op de 12 meest urgent plekken worden aangepakt (TK 29984, nr. 700). En naar aanleiding van afspraken die op 3 december 2014 in het bestuurlijk overleg tussen 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.
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.

Fietsparkeren bij stations
(vervolg)

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. 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 € 445 mln. Tot en met 2012 via Beheer en Instandhouding (BenI) als geoormerkt project: € 104 mln en vanaf 2013 € 341 mln (waarvan € 97 mln voor PHS-locaties, € 11 mln voor OV-Schiphol-Amsterdam-Almere (OV-SAAL) en € 158 mln voor overige locaties) via het aanlegprogramma Personenvervoer. Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	321	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2014	325	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2015	325	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2016	325	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2017	326	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2018	370	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2019	445	Divers
verschil	124	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	11	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	104	
2013	119	
2014	131	
2015	145	
2016	163	50%
2017	190	71%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen			•	•			
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën	•				•		
Politiek/Bestuurlijk					•		

Toelichting op de wijzigingen

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

Kleine stations

Opgave

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

Oplossing

Het ministerie van IenW toetst 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 Aanleg nieuwe stations tot een maximum van € 6,5 mln (prijspeil 2015). De staatssecretaris neemt dan tevens een subsidiebesluit ten behoeve van de aanleg van een nieuw station.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

Start realisatie: divers

Politiek/bestuurlijk

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

Financiën

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

Jaar *	Budget[1)]	Oplevering
MIRT 2017	17	Divers
MIRT 2018	17	Divers
MIRT 2019	17	Divers

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

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

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							•
Financiën						•	•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

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

Programma Behandelen en Opstellen

Opgave
Het materieelpark van de NS en andere vervoerders groeit vanwege het stijgende aantal treinreizigers. 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, Nedtrain 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 lange termijn behoefte (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 € 196 mln. Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	45	2020
MIRT 2018	43	2020
MIRT 2019	196	Divers
verschil	151	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	0	0%
2017	1	2%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase	•						
Opgave							
Oplossing				•			
Planning							
Financiën		•		•		•	•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

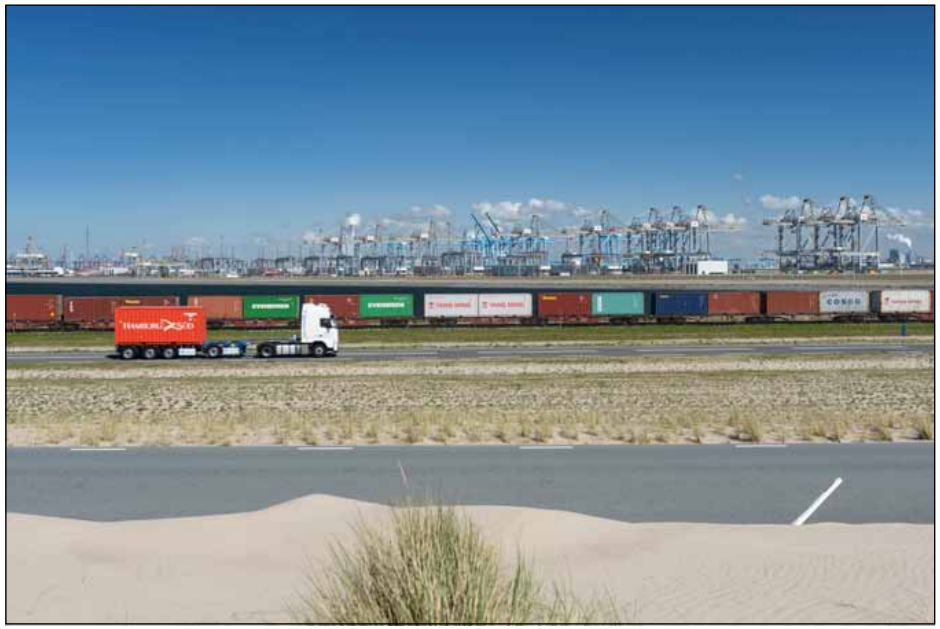
2013: Het project gaat over van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.
2014: Bij Voorjaarsnota is het projectbudget opgehoogd met € 3,9 mln. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 11,8 mln voor het project Zevenaar-Didam (zie toelichting op projectblad Programma Kleine functiewijzigingen).
2016: Het projectbudget is opgehoogd met € 3 mln voor de toepassing van ERTMS bij een deel van de goederen-locomotieven en emplacementen.
2018: Het programma Rotterdam-Genua bestaat uit een aantal deelprojecten. Bij het deelproject Zevenaar (opheffen systeem-eiland) is sprake van een aanbestedingsmeevaller. Op basis van een inventarisatie van de nog te verwachten kosten en de nog aanwezige risico's, is het verantwoord het projectbudget te verlagen met € 6,1 mln. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08). Het deelproject Kijfhoek (opheffen ATB eiland) is in dienst gesteld en de resterende € 0,6 mln is toegevoegd aan de post Nazorg gereedgekomen projecten.
2019: Het projectbudget is verhoogd met € 1,8 miljoen in verband met een ontvangen EU-subsidie. Op basis van de eindafrekening van het deelproject Ombouw ICE3m Materieel Zevenaar-grens bleek het mogelijk € 1 miljoen vrij te laten vallen. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).

Opgave

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

Oplossing

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



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

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

Politiek/bestuurlijk

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

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

Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: planuitwerking- en realisatiekosten € 169 mln. Bijdragen derden: de EU geeft subsidie voor de aanleg van ERTMS op beide eilanden (€ 5 mln) en voor 25 kV te Zevenaar (€ 4 mln). Artikel IF 13.03.02.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	154	2014-2018
MIRT 2014	170	2014-2018
MIRT 2015	170	2014-2018
MIRT 2016	173	2014-2018
MIRT 2017	174	2014-2018
MIRT 2018	167	2014-2018
MIRT 2019	169	2014-2018
verschil	15	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	5	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	15	
2013	31	
2014	55	
2015	100	
2016	109	62%
2017	120	71%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							•
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2019: Vanaf de Begroting 2019 zijn de lopende overwegen-programma'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).

Overwegenaanpak

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 weg-beheerders 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 overwegen-programma'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.

Financiën
- Landelijk Verbeterprogramma Overwegen: € 200 mln. Artikel IF 13.03.01/13.03.04.
- Programma NABO: € 65 mln. Artikel IF 13.03.01
- AKI-plan en Veiligheidsknelpunten: € 393 mln. Artikel IF 13.03.01
- Overwegenaanpak (risicogestuurd) € 25 mln. Artikel IF 13.03.04

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

Overwegenaanpak
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	378	Divers
MIRT 2014	597	Divers
MIRT 2015	597	Divers
MIRT 2016	595	Divers
MIRT 2017	595	Divers
MIRT 2018	628	Divers
MIRT 2019	683	Divers
verschil	305	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	11	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	306	
2013	319	
2014	333	
2015	345	
2016	353	
2017	378	60 %

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) risicoreductie

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning	•	•	•	•	•	•	•
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2013 t/m 2019: Er is vertraging ontstaan bij de realisatie van de maatregelen in Sittard en Delfzijl. 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. Het is wachten op groen licht van de gemeente Sittard voor haar bijdrage. De gemeente is in overleg met de provincie en Chemelot over de voorwaarden. In Delfzijl moest eerst een grondtransactie worden afgewikkeld. Aansluitend worden in 2018 nieuwe afspraken over de verdere realisatie gemaakt.

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid.

Planning

Divers: Tracébesluit
2002: start realisatie
2010: vanuit het PAGE-budget is een bijdrage van € 5 mln toegezegd voor het project Emplacement Zuidelijke Spoor-aansluiting (EZS) Chemelot dat door de provincie Limburg wordt voorbereid; PAGE kan hier afgesloten worden als een aanlegbesluit voor EZS is genomen
2018/2019: realisatie maatregelen op emplace-ment Delfzijl ter grootte van € 3,3 mln

Financiën

Taakstellend budget: € 19 mln.
Artikel IF 13.03.02.

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

Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) risicoreductie
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	18	2009/2013
MIRT 2014	18	2009/2014
MIRT 2015	18	Divers
MIRT 2016	18	Divers
MIRT 2017	19	Divers
MIRT 2018	19	Divers
MIRT 2019	19	Divers

verschil	1
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	8	
2013	8	
2014	8	
2015	8	
2016	8	42%
2017	8	42%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen						•	
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2018: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma ATB-Vv

Opgave

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

Oplossing

Door het systeem Automatische Trein-beïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv) bij seinen wordt de kans op STS-passages verminderd. Ook worden de risico's als zo'n STS-passage toch plaatsvindt gereduceerd. Eind 2017 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). Het betreft hier de seinen in risicocategorie 1 (seinen op het hoofdspoor bij een mogelijk gevaarpunt, zoals een overweg, kruising, wissel of beweegbare brug) en in risicocategorie 2 (seinen op een rangeerterrein met directe toegang naar het hoofdspoor).

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 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.

Financiën

Taakstellend budget: € 68 mln.
Er is 1 mln gerealiseerd.

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

Programma ATB-Vv
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2018	68	2023
MIRT 2019	68	Divers
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2017	1	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen						•	
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2018: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Booggeluid

Opgave

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

Oplossing

De meeste hinder blijkt zich voor te doen in vier gemeenten: Hilversum, Leiden, Nijmegen en Soest. De hinder wordt aanmerkelijk minder door de plaatsing van 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.

Planning

2017: start realisatie met onderzoek naar integrale, landelijke aanpak van booggeluid
2018: plaatsing SSCS'en op de meest urgente locaties te Hilversum, Leiden, Nijmegen en Soest
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 t/m zomer 2018: plaatsing Spoorstaafconditioneringssystemen (SSCS'en) op de vier genoemde locaties.

Financiën

Taakstellend budget: € 4 mln.

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

Programma Booggeluid
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2018	4	Vanaf 2018
MIRT 2019	4	Vanaf 2018
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2017	0	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							•
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2019: De planning is geactualiseerd. De oplevering van maatregelen is verspreid in de tijd.

Programma Emplacementen op orde

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 kosteneffectieve 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, branche-organisaties 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, omgevingsdiensten, ProRail en het ministerie van IenW hebben in een landelijk project uniforme normen voor veiligheidsmaatregelen op spooremplacementen 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 meest relevante emplacementen)
2018/2020: uitvoeren programma
2018/2020: aanbesteden en uitvoeren programma arbomaatregelen
Divers: oplevering

Politiek/bestuurlijk

Het project voor spooremplacementen heeft in het voorjaar van 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 goederen**
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: € 59 mln. Artikel IF 13.03.02.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	58	2020
MIRT 2018	59	2020
MIRT 2019	59	divers
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2017	1	2%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase	•						
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën	•	•	•	•	•	•	•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

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

Programma Kleine Functiewijzigingen

Opgave

Het programma Kleine Functiewijzigingen is bedoeld voor:
1) het oplossen van capaciteits- en kwaliteits-knelpunten in het vervoersysteem;
2) het tegemoet komen 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 opstel-capaciteit, perronverlengingen, realisatie van gelijktijdigheden, elektrificatie van emplacementen, verkorting van bezettings-tijden, verlenging/inkorting van sporen, verbetering van de servicecapaciteit en reactivering van de treindienst. Maatregelen in het kader van transfer betreffen onder meer vergroting van perroncapaciteit en verbreding van reizigerstunnels en traversen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstellingen:

Verbeteren 'deur-tot-deur' reistijd, verbeteren reisgemak, verhogen veiligheid, verbeteren betrouwbaarheid, ruimte bieden aan de groei van het aantal reizigers en het goederen-vervoer, 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.

Financiën

Taakstellend budget 2013-2028: € 460 mln.
Artikel IF 13.03.01.

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

Programma Kleine Functiewijzigingen
(vervolg)

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

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	565	Divers
MIRT 2014	589	Divers
MIRT 2015	540	Divers
MIRT 2016	506	Divers
MIRT 2017	374	Divers
MIRT 2018	379	Divers
MIRT 2019	460	Divers
verschil	105	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	20	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2013	55	
2014	84	
2015	110	
2016	141	38%
2017	178	47%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen						•	
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2018: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma suïcidepreventie en -afhandeling

Opgave

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

- circa € 1 mln 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, kennis-management, 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

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

Politiek/bestuurlijk

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

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

Programma suïcidepreventie en -afhandeling
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget IF 13.03.01: € 15 mln
(inclusief eventuele bijbehorende kosten voor beheer, onderhoud en vervanging).

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2018	14	2021
MIRT 2019	15	Divers t/m 2021
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2017	0	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen	•						
MIRT fase	•						
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën	•	•	•	•	•		
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

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

Opgave

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

Politiek/bestuurlijk

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

Financiën

Taakstellend budget € 442 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 € 180 mln. Artikel IF 13.03.01.

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

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

Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	595	2007-2018
MIRT 2014	581	2007-2018
MIRT 2015	570	2007-2018
MIRT 2016	514	2007-2018
MIRT 2017	441	2007-2018
MIRT 2018	441	2007-2018
MIRT 2019	442	divers
verschil	153	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	7	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	262	
2013	339	
2014	390	
2015	419	
2016	431	98%
2017	432	98%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase	•						
Opgave							
Oplossing							
Planning							•
Financiën	•	•			•	•	
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

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

Toegankelijkheid Stations

Opgave

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

Oplossing

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

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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)

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

Financiën

Totaalbudget: € 656 mln. Tot en met 2012 via Beheer en Instandhouding (BenI) als geoormerkt project: € 163 mln.
Vanaf 2013 taakstellend budget aanleg-programma 2013-2030: € 493 mln. Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	666	Divers tot 2030
MIRT 2014	666	Divers tot 2030
MIRT 2015	666	Divers tot 2030
MIRT 2016	666	Divers tot 2030
MIRT 2017	651	Divers tot 2030
MIRT 2018	651	Divers tot 2030
MIRT 2019	656	Divers tot 2030
verschil	11	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	20	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	163	
2013	209	
2014	251	
2015	294	
2016	322	49%
2017	359	55%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen	•						
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning			•			•	
Financiën		•					
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (commissie-Kuiken) heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. In de kabinetsreactie is aangegeven dat de geoormerkte projecten van Beheer en Instandhouding (BenI) worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding.
2014: De onderbesteding van € 7,1 mln bij BenI wordt overgeheveld naar het taakstellend budget voor het aanlegprogramma. Voor de laatste fase is inmiddels een beschikking afgegeven. Er resteert een budget van € 3,3 mln voor restproblemen op emplacementen die nog niet volledig zijn uitgezocht.
2015: Voor vier locaties is vanwege het uitblijven van een onherroepelijke milieuvergunning een vertraging ontstaan. Gebaseerd op de huidige inzichten is het de verwachting dat twee jaar extra nodig is om alle maatregelen daadwerkelijk te realiseren.

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.
2018-2021: deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn afgerond.

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

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

2018: De deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn op vier locaties na afgerond. De realisatie van deze locaties heeft vertraging opgelopen als gevolg van stagnatie in het aanvragen van de bouwvergunning of een hoger beroep op de omgevingsvergunning milieu. Naar verwachting zijn twee van deze locaties binnen één of twee jaar afgerond. Bij de resterende twee locaties is de verwachting dat het drie tot vier jaar gaat duren voordat deze volledig zijn afgerond. Dit is sterk afhankelijk van eventuele (hogere) beroepen.

Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE)
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	106	Divers t/m 2015
MIRT 2014	106	2011/2015
MIRT 2015	106	2011/2017
MIRT 2016	106	2011/2017
MIRT 2017	106	2011/2017
MIRT 2018	107	2011/2018-2021
MIRT 2019	107	2011/2018-2021
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	77	
2013	85	
2014	89	
2015	89	
2016	89	84%
2017	89	84%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							•
Financiën							•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
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 2018 en de frequentieverhogingen zijn respectievelijk voorzien per eind 2021 en eind 2024 (TK 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.

Vervolg Beter en Meer

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 termijn is gericht op een betere uitvoering van de treindienst in de komende jaren, zodat in 2018 gestart kan worden met hoge frequenties op de A2-corridor Amsterdam-Eindhoven.

Na de verbetering van de betrouwbaarheid op de A2-corridor wordt er gewerkt aan het verbeteren van de betrouwbaarheid op de eerstvolgende corridor waar hoogfrequent op gereden zal worden. Het verbeterprogramma Beter en Meer heeft een lerend karakter, dus

zullen de ervaringen op de A2-corridor 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 volgende productstap en verbetering aan het spoor moet plaatsvinden en welke verbetermaatregelen daarvoor nodig zijn
2018: start realisatie
2021: frequentieverhoging Schiphol-Utrecht-Arnhem per dienstregeling 2022
2024: frequentieverhoging Breda-Eindhoven per dienstregeling 2025
2025: programma gereed

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

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

Vervolg Beter en Meer
(vervolg)

Meer en opgenomen in het maatregelenpakket Herijking. Op 23 november 2015 is het maatregelenpakket Herijking besproken in het Notaoverleg en zijn de budgetten voor de Beter en Meer-onderdelen en voor de Opstelcapaciteit-onderdelen vastgesteld.

Financiën

Voor de vervolgfase Beter en Meer is een budget beschikbaar van € 44 mln. Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	32	Divers
MIRT 2018	32	Divers
MIRT 2019	44	Divers
verschil	12	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	0	0
2017	0	0

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdvaarwegen

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen		•		•			
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning				•	•	•	•
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2014: Dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.
2016: Voor de periode 2021 tot en met 2028 is er € 0,5 mld aan het budget toegevoegd op basis van de verwachte vervanging- en renovatieopgave uit de reservering voor wegen en vaarwegen op artikel 18 van € 3,1 mld.
2017: Ten opzichte van het vorige MIRT is de weergave in overeenstemming gebracht met andere MIRT-projectbladen en de wensen van de Kamer over programmaverantwoording. Hiervoor zijn de uitgaven in het verleden in het budget verwerkt (vanaf 2012), waarmee het totaalbudget € 40 mln hoger is. Ook zijn de (geprognoticeerde) uitgaven vanaf 2015 voor het programma NoMo AOV in dit blad niet meer opgenomen (maar separaat in de begroting (artikel IF 15.02.04), waarmee het budget met € 281 mln afneemt. Ten slotte zijn er € 5 mln extra ontvangsten gerealiseerd voor de berging van de Baltic Ace. Hiermee komt het budget op € 637 mln.
2018: Het beschikbare programmabudget is verhoogd met € 334 mln als gevolg van budgetoverheveling van het programma Vervanging & Renovatie Hoofdwegennet, met als doel om het budget in beide programma's beter af te stemmen op de behoefte. Ook is het budget verhoogd door een correctie op de fondsverlenging 2029-2030 van € 105 mln. Daarnaast is indexering 2017 toegekend (€ 7 mln).
2019: Er is € 8 mln op het programmabudget in mindering gebracht voor de bekostiging van personele capaciteit voor Vervanging en Renovatie.

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

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

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).

Financiën

Voor de totale vervanging- en renovatieopgave van het hoofdvaarwegennet is in de periode 2012 tot en met 2031 een bedrag beschikbaar van € 1.143 mln. Van de € 1.143 mln. is € 1.093 mln. beschikbaar in het programma vervanging en renovatie en € 50 mln. is beschikbaar op artikel IF 15.02.04 voor NoMo AOV.

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

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdvaarwegen
(vervolg)

Jaar *	Budget
MIRT 2016	872
MIRT 2017	637
MIRT 2018	1.142
MIRT 2019	1.143
verschil	271
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	23

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	4	
2013	10	
2014	40	
2015	116	
2016	151	21%
2017	176	28%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdvaarwegen
(vervolg)

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2016	Openstelling
Afgeronde projecten		115	113	gereed
RINK* Limburg	Stuwen in de maas	39	0	n.t.b.
Nijkerkerbrug	Vervanging aanbruggen	17	5	2018
RINK* Utrecht	Koninginnesluis en Muntbrug	21	17	2020
RINK* IJsselmeergebied	Krabbersgat en Nijkerkersluis	11	0	n.t.b.
MOBZ (deel 1)**	Modernisering Objectbediening	53	17	in delen
Lemmer - Delfzijl	Modernisering Objectbediening	14	3	2019
Lemmer - Delfzijl	Damwanden Eemskanaal	19	0	2018
Waalbrug Nijmegen	Renovatie brug	51	2	2019
Krammersluizen	Zoet-Zoutscheiding	44	0	2021
Overig	Onderzoek en projecten < € 10 mln.	42	18	
Planfase	Kosten planfase Prinses Marijkesluis Lemmer - Delfzijl Spijkenisserbrug Stadsbrug Dordrecht RINK Noord Bediening Brabant Brug Itteren	6	0	
Reservering (gebonden)		659		
Totalen		1.093	176	
Waarvan verplicht		40%		

* 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 is € 533 mln beschikbaar, waarvan sinds 2012 € 483 mln is gerealiseerd en € 50 mln verplicht en gebonden is voor maatregelen.

Quick Wins Binnenhavens

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing		•					
Planning		•			•	•	
Financiën	•	•		•	•		
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

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

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan een efficiënte binnenvaart.

Planning

2008: besluitvorming eerste tranche
2009: besluitvorming tweede tranche
2012-2013: besluitvorming derde tranche
2009-2017: realisatie projecten
2018: evaluatie programma

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

Quick Wins Binnenhavens
(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

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

Uitvoering

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

Financiën

Beschikbaar budget: € 61 mln. Artikel IF 15.03.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	103	2009-2013
MIRT 2014	81	2009-2015
MIRT 2015	80	2009-2015
MIRT 2016	63	2009-2016
MIRT 2017	61	2009-2016
MIRT 2018	61	2009-2017
MIRT 2019	61	2009-2017
verschil	42	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	54	
2013	54	
2014	55	
2015	59	
2016	60	98%
2017	61	100%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning					•		
Financiën	•				•		
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

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

Walradarsystemen

Opgave

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

Oplossing

Met verkeersbegeleidende systemen op de Westerschelde 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. Zo is de vernieuwde verkeerscentrale in Den Helder in 2011 opgeleverd. De investeringen in de Schelderadarketen betreffen de realisatie van een radarpost Noord op locatie Neeltje Jans. Deze is in juni 2016 in gebruik genomen.

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: Nederland heeft zich internationaal verplicht om verkeersbegeleidende systemen van en naar de Nederlandse zeehavens te hebben en in stand te houden. Op grond van het Schelderadarverdrag hebben Nederland en België gezamenlijk een Schelderadarsysteem ontwikkeld. Het verdrag regelt de kostenverdeling op basis van het aantal schepen dat de havens aandoet. De investering in de Verkeerscentrale Waddenzee is mede ingegeven door de bijzondere status van de Waddenzee.
In 2004 is een intentieverklaring ondertekend over de modernisering van de centrale zeeverkeerspost op Terschelling. Medio 2011 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu besloten om de bouw van deze Zeeverkeerscentrale te beëindigen. De vuurtorens Schiermonnikoog en Terschelling blijven daarom volledig bemenst.

Er wordt bezien of aanvullend hierop nog wijzigingen noodzakelijk zijn. De investeringen in de verkeerscentrale Fort Harssens in Den Helder worden gedaan op basis van het convenant tussen de voormalige ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Defensie uit 1990, waarin is afgesproken dat de verkeersbegeleiding van en naar de haven van

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

Walradarsystemen
(vervolg)

Den Helder door de Koninklijke Marine zal geschieden en dat het ministerie van IenW de voor deze taak benodigde investeringen in radar zal doen.

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.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	23	Divers
MIRT 2014	24	Divers
MIRT 2015	24	Divers
MIRT 2016	24	Divers
MIRT 2017	25	2018
MIRT 2018	25	Divers
MIRT 2019	26	Divers
verschil	3	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	14	
2013	15	
2014	17	
2015	19	
2016	20	80%
2017	22	85%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk					•		

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Deltaplan Zoetwater

Opgave

Voldoende (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. Maatregelen zijn 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 onderzoek om het effect van de maatregelen en de resterende opgave vast te stellen. Op basis hiervan wordt een besluit genomen over een volgend pakket maatregelen 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

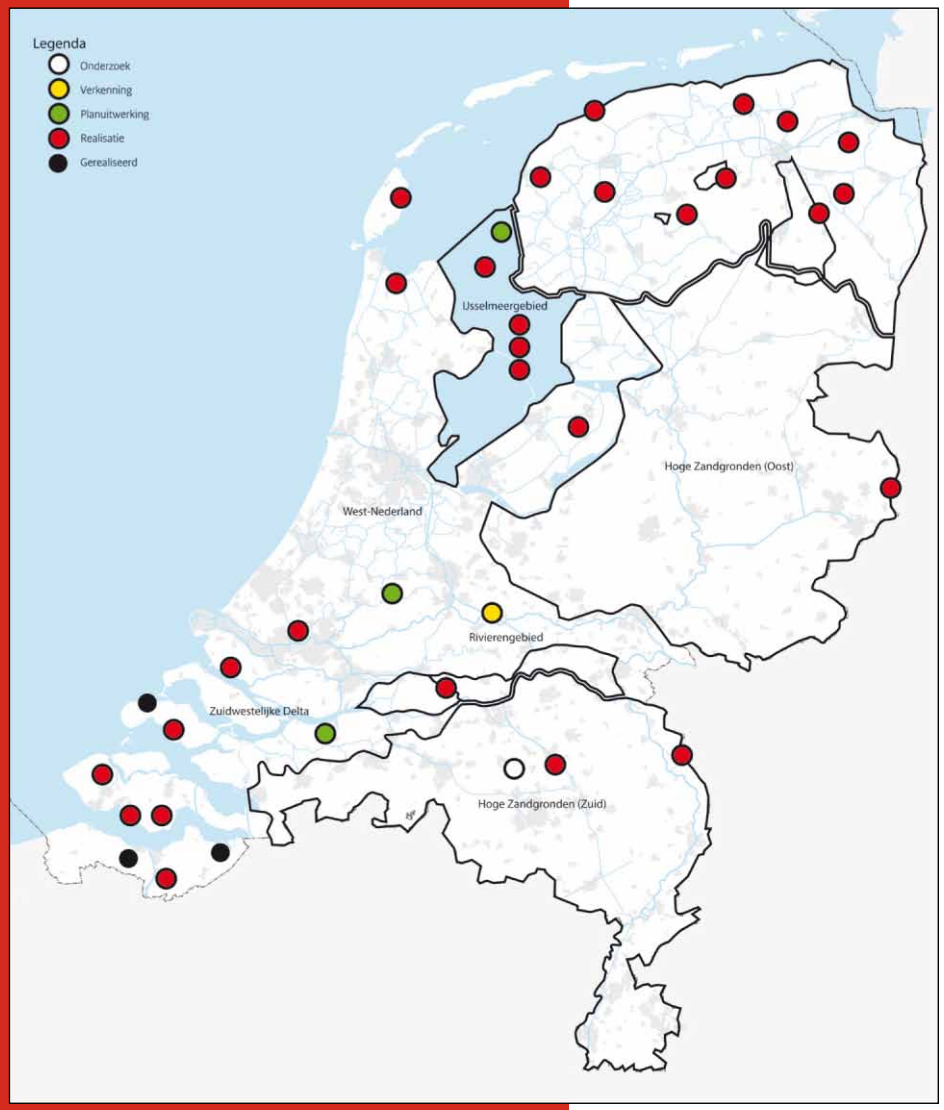
Uitvoeringsprogramma 2015-2021.
Planning per maatregel staat beschreven in de programmering die jaarlijks wordt geactualiseerd. Deze is te vinden op www.deltacommissaris.nl.

Politiek/bestuurlijk

Voor de programmering van zoetwatermaatregelen voor 2016 en opvolgende jaren zijn de afspraken over verantwoordelijkheden, kostenverdeling, financieel arrangement en planning via bestuursovereenkomsten 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 ca. 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 2015-2017 is ca. € 21 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 2015-2017 ca. 88 mln (22%).
De realisatiegegevens voor IenW betreffen maatregelen in het hoofdwatersysteem.
Van het budget op de begroting IenW is in de periode 2015-2017 ca. 16% gerealiseerd.

Jaar *	Budget	Gereed
MIRT 2017	137	2021
MIRT 2018	123	2021
MIRT 2019	118	2021
verschil	5	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2015	1	1%
2016	2	2%
2017	3	3%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase			•				
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën				•	•	•	•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.
2016: Het programmabudget is aangepast vanwege vrijval uit HWBP-2.
2017: Het programmabudget is opnieuw aangepast vanwege vrijval uit HWBP-2 en de verlenging van het Deltafonds (DF) in 2029 en 2030.
2018: Het programmabudget is aangepast vanwege vrijval uit HWBP-2.
2019: Het programmabudget is geïndexeerd.

Hoogwaterbeschermingsprogramma

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

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

Politiek/bestuurlijk

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

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

Hoogwaterbeschermingsprogramma
(vervolg)

maatregelen is tot en met 2032 in totaal € 5.092 mln beschikbaar. De versterking van de rijkskeringen is voor rekening van het rijk. Hiervoor is tot en met 2032 € 617 mln beschikbaar. Artikel DF 1.02.02.

Jaar*	Totaal HWBP	Budget Waterschaps-projecten	Budget Rijks-projecten	Budget overige programmakosten
MIRT 2015	3.768	3.138	573	57
MIRT 2016	3.895	3.224	600	71
MIRT 2017	4.850	4.171	601	78
MIRT 2018	5.330	4.642	608	80
MIRT 2019	5.795	5.092	617	86
verschil	2.027	1.954	44	29
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	209	180	27	2

Jaar**	Totaal HWBP	Percentage gerealiseerd	Waterschaps-projecten	Rijks-projecten	Overige programmakosten
2012	3		3		0
2013	16		13		3
2014	61		53		8
2015	158		144	2	12
2016	271	6%	250	3	18
2017	395	7%	361	5	29

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen		•					
MIRT fase							
Opgave	•						
Oplossing							
Planning					•		
Financiën		•			•		
Politiek/Bestuurlijk	•						

Toelichting op de wijzigingen

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

Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

Opgave

Vanwege de afname van natuurareaal wordt een Natuurnetwerk Nederland ontwikkeld. De natuurontwikkeling in de uiterwaarden is hier onderdeel van. Daarnaast worden rivierverruimende maatregelen uitgevoerd om de veiligheid in het rivierengebied te vergroten. De voormalige ministeries van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en van Verkeer en Waterstaat hebben afgesproken om 6.687 ha nieuwe natuur te realiseren in de uiterwaarden van de Rijntakken en de bedijkte Maas. Inmiddels is het overgrote deel van de NURG-opgave gerealiseerd en hebben de ministeries van 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.
Meer over de AO-projecten is te lezen in de 31e Voortgangsrapportage Ruimte voor de Rivier (VGR 31).

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

Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)
(vervolg)

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
De NURG-projecten dragen bij aan natuur-doelstellingen, 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.

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 aanleg-projecten Waterveiligheid en bedraagt een taakstellend budget van: € 133 mln. Artikel DF 1.02.02.

Jaar *	Budget	Oplevering NURG
MIRT 2013	122	2015
MIRT 2014	125	2015
MIRT 2015	125	2018
MIRT 2016	125	2018
MIRT 2017	132	2020
MIRT 2018	133	2020
MIRT 2019	133	2020
verschil	11	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	4	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	66	
2013	68	
2014	72	
2015	81	
2016	88	67%
2017	103	77%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen		•		•			
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing			•				
Planning				•			
Financiën	•		•		•	•	•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

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

Programma Vervanging & Renovatie - hoofdwatersysteem

Opgave

Met name na de jaren 60 van de vorige eeuw zijn op grote schaal waterkeringen aangelegd. De technische levensduur van deze kunstwerken is niet onbeperkt. Daarom moet rekening worden gehouden met renovatie of vervanging. Voor het waarborgen van de waterveiligheid en het (zoet)waterbeheer is het functioneren van de kunstwerken immers essentieel.

Oplossing

Het vervangen en renoveren van kunstwerken draagt bij aan het op peil houden van de waterveiligheid en het (zoet)waterbeheer. De scope omvat alle objecten 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.

Bij de prioritering van vervangingen en renovaties worden de urgentste knelpunten als eerste aangepakt. In het project Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken (RINK) is de fysieke toestand van de kunstwerken geïnventariseerd. Dit heeft geleid tot een overzicht van knelpunten in de periode tot en met 2020, met een doorkijk naar de toekomst. Daarnaast is met het project Vervangings-Opgave Natte Kunstwerken (VONK) gewerkt aan een uniforme systematiek voor de besluitvorming voor vervangingen en renovaties in de periode na 2020. De bestaande functionaliteit van het kunstwerk blijft gehand-

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

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

Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwatersysteem
(vervolg)

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

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

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

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

Financiën
Voor de totale vervanging- en renovatieopgave van het hoofdwatersysteem is in de periode 2012 tot en met 2031 een bedrag beschikbaar van € 1.223 mln. Hiervan is tot en met 2017 € 83 mln gerealiseerd en nog € 1.140 mln beschikbaar. Op artikel DF 3.02.03. is ook nog € 18 mln beschikbaar voor Stroomlijn. In totaal is daarmee tot en met 2031 nog € 1.159 mln beschikbaar.

Jaar *	Budget
MIRT 2016	886
MIRT 2017	1.009
MIRT 2018	1.117
MIRT 2019	1.223
verschil	337
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	43

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	6	
2013	11	
2014	13	
2015	17	
2016	44	4%
2017	83	7%

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2017	Openstelling
Renovatie Sluis- en Stuwensemble Nederrijn en Lek	Renovatie complexen Hagestein, Amerongen en Driel	160	80	2021
Overig	Onderzoek en projecten < € 10 mln	9	3	
Reservering (gebonden)		1.052		
Totalen*		1.223	83	
Waarvan verplicht		14%		

* Voor het programma Stroomlijn is € 46 mln beschikbaar, waarvan sinds 2012 € 28 mln is gerealiseerd en € 18 mln verplicht en gebonden is voor maatregelen.

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen	•						
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing	•						
Planning				•			
Financiën	•			•	•	•	
Politiek/Bestuurlijk	•						

Toelichting op de wijzigingen

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

Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het programma draagt bij aan een adequate bescherming tegen overstromingen.

Planning

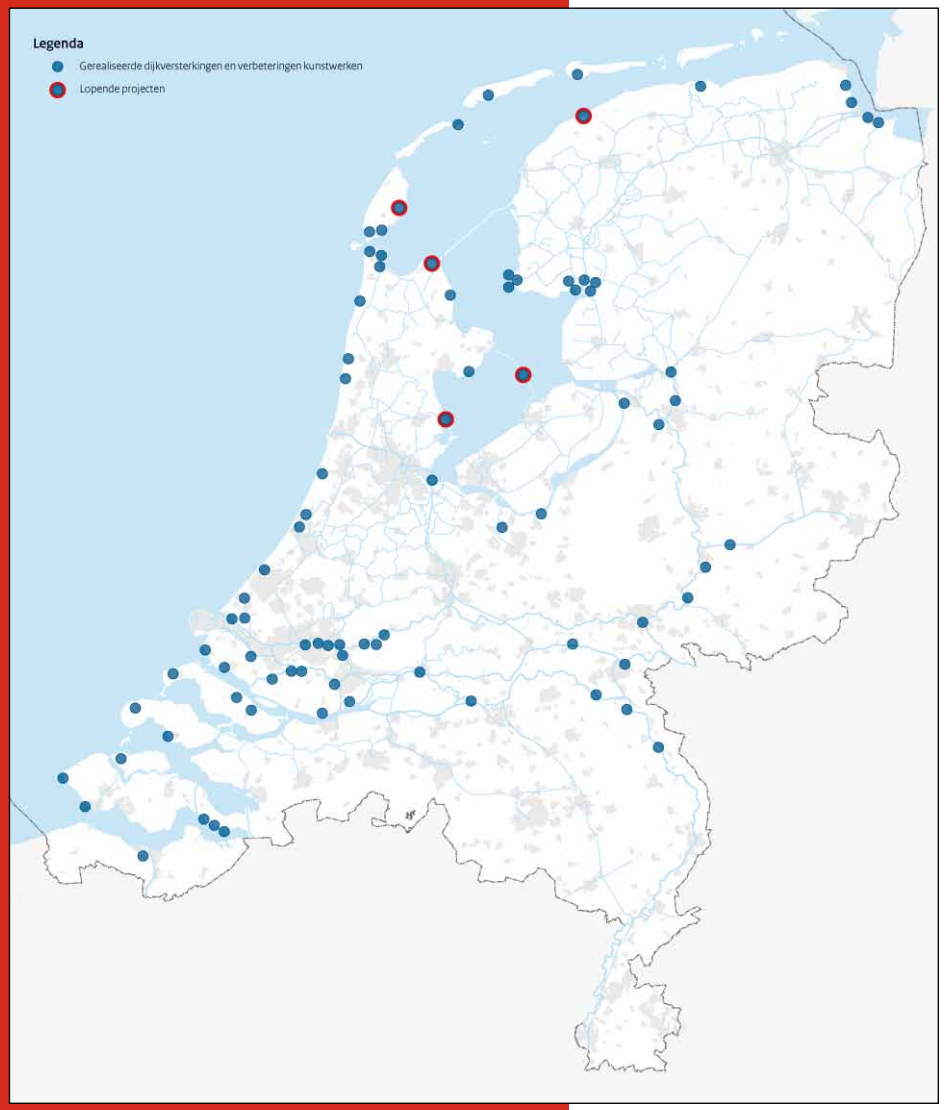
In de Basisrapportage is aangegeven dat de projecten uit HWBP-2 in 2017 dienen te zijn afgerond. Enkele grote, complexe projecten zullen later gereed zijn (zie Voortgangsrapportage 11). Het laatste project dat wordt opgeleverd is het project Markermeerdijken (oplevering voorzien in 2021).

Politiek/bestuurlijk

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

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

Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma
(vervolg)



Uitvoering

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

Financiën

Het budget van HWBP-2 bedraagt € 2.663 mln (op basis van Voortgangsrapportage 11). Artikelen DF 1.01.01 en 1.01.02.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	3.151	2021
MIRT 2014	3.218	2021
MIRT 2015	3.226	2021
MIRT 2016	3.051	2021
MIRT 2017	2.712	2021
MIRT 2018	2.650	2021
MIRT 2019	2.663	2021
verschil	488	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	104	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	731	
2013	941	
2014	1.246	
2015	1.395	
2016	1.629	62%
2017	1.791	67%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën	•	•	•		•		•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

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

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

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

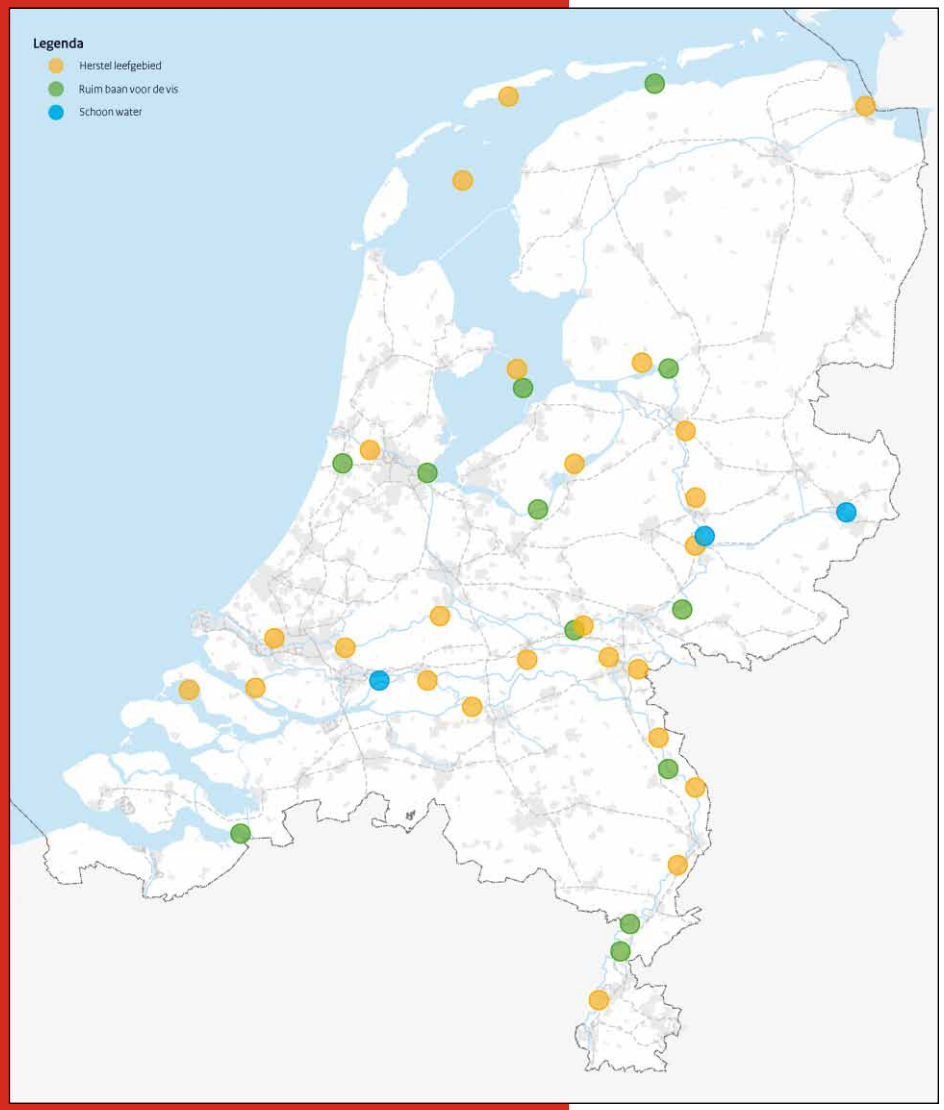
2010: start realisatie eerste planperiode
2016: start planuitwerking en realisatie tweede planperiode
2017: oplevering van bijna 250 maatregelen van de eerste planperiode
2018: decharge eerste planperiode
2021-2022: oplevering tweede planperiode
2022: start planuitwerking en realisatie derde planperiode
2027: oplevering derde planperiode en programma

Politiek/bestuurlijk

Het maatregelpakket en de onderbouwing daarvan voor de tweede planperiode is

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

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren
(vervolg)



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.

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. De lijst voor de derde tranche omvat circa 40 maatregelen en wordt eind 2018 geactualiseerd.

Financiën

Taakstellend budget voor het gehele programma: € 1.074 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 in het Deltafonds tot 2027 € 590 mln beschikbaar, artikel DF 07.01.01.

Jaar *	Budget planperiode	Oplevering
MIRT 2013	484	2027
MIRT 2014	570	2027
MIRT 2015	1.042	2027
MIRT 2016	1.044	2027
MIRT 2017	1.039	2027
MIRT 2018	1.060	2027
MIRT 2019	1.074	2027
verschil	590	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	9	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	310	
2013	362	
2014	430	
2015	451	
2016	484	46%
2017	489	46%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							●
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën				●		●	
Politiek/Bestuurlijk	●						

Toelichting op de wijzigingen

2013: Er zijn drie projecten gedecentraliseerd naar het Gemeentefonds. Eén project is gedecentraliseerd naar het provinciefonds.
2016: Inmiddels zijn negen projecten (financieel) afgerond.
2018: Er zijn drie projecten (financieel) afgerond.
2019: Door de portefeuilleverdeling valt dit programma met ingang van 2018 onder de verantwoordelijkheid van BZK.

Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

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

Politiek/bestuurlijk

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

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

Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)
(vervolg)

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 vastgoed-exploitatie. 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 2022 resteert van dit budget nog € 4,47 mln om in vijf 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.

Noordzee

Visie op de zee van de Gebiedsagenda Noordzee 2050

Strategie tot 2030

Opgavenkaart

Gebiedsagenda Noordzee 2050

De Noordzee meet circa 575.000 km² en is een relatief ondiepe randzee van de Atlantische Oceaan in het noordwesten van Europa. De zee wordt aan drie zijden door land begrensd en opent zich in de vorm van een trechter naar de noordoostelijke Atlantische Oceaan. Het Nederlandse deel van de Noordzee loopt vanaf de kust tot de 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 m, in noordelijke richting oplopend tot ruim 60 m.

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 en 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 een verbinding tussen de agenda voor de zee en de gebiedsagenda's op land.

Visie op de zee van de Gebiedsagenda Noordzee 2050

Nederland heeft baat bij een veilige, schone, gezonde en ecologisch diverse Noordzee die bijdraagt aan de economische en 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 2018), 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.

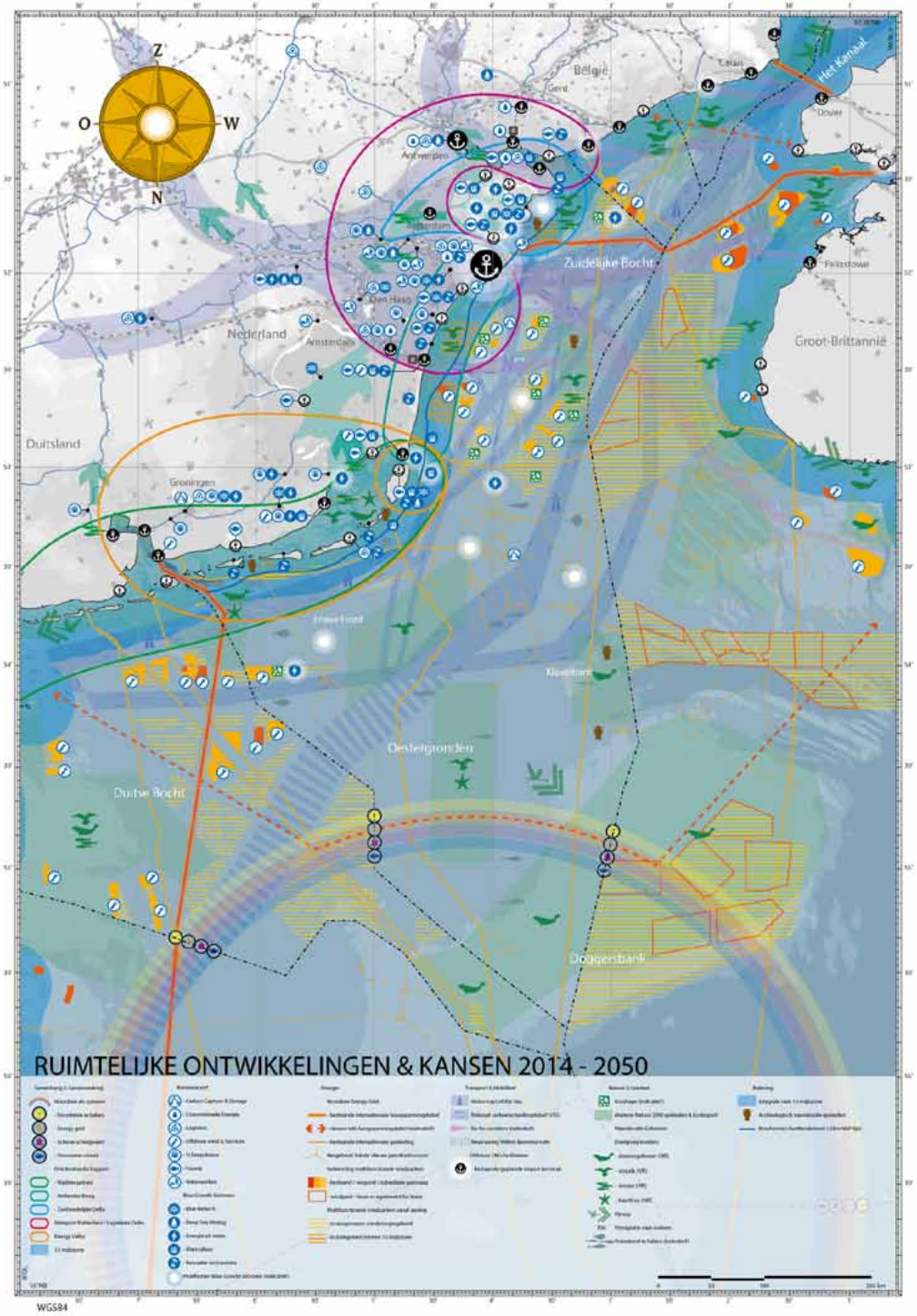
Uit de inbreng van deelnemende partijen is naar voren gekomen dat vooral drie strategische opgaven de langetermijnstrategie aanjagen: naar een duurzame energievoorziening, naar een robuuste natuur en naar een toekomstbestendige voedselvoorziening. Dit omdat vooral deze drie 'agents of change' het krachtenveld bepalen en alleen in samenhang met elkaar en met de ontwikkeling van de andere gebruiksfuncties van de Noordzee kunnen worden opgelost.

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 er een intensief participatief proces gaande tussen de betrokken ministeries, samen met de gebruikers en belanghebbenden in de gouden vierhoek van bedrijfsleven, maatschappelijke

Noordzee Opgavenkaart

organisaties, kenniswereld en andere overheden. In het najaar van 2018 moet dat uitmonden in een 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 de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) in 2019, en de nadere uitwerking daarvan in het Nationaal Waterprogramma in 2021. De Strategische Agenda schetst ook de nationale beleidsruimte binnen de Europese en mondiale regelgevende kaders en opgaven, die hun schaduw al vooruitwerpen.

Het Uitvoeringsprogramma beschrijft welke kennisprogrammering, pilots en andere acties door 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 met uitvoeringsprogramma wordt in het najaar van 2018 naar de Tweede Kamer gestuurd.



Noordwest-Nederland

Visie

Hoofdopgaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Opgavenkaart

Projectenkaart

Infographic

Project- en programmabladen

Noordwest-Nederland

Het MIRT-gebied Noordwest-Nederland beslaat het grondgebied van de 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 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, 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 heeft daarom hoge prioriteit, met name in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de Metropoolregio Utrecht (MRU).

In alle gevallen geldt dat een duurzame ontwikkeling voorop staat. Het rijk, de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en de daarbinnen gelegen gemeenten trekken steeds meer samen op. Deze intensievere samenwerking maakt het vooral op het niveau van Noordwest-Nederland, waarin de MRA en MRU met elkaar samenwerken, mogelijk om de slagkracht van de bestaande economische relaties te vergroten, massa te maken en agglomeratievoordelen te behalen. Daarbij geldt dat de overige regio's van Noord-Holland, Flevoland en Utrecht niet alleen profiteren van een versterkt economisch potentieel van Noordwest-Nederland, maar hier ook aan bijdragen, bijvoorbeeld op het terrein van de woningmarkt, de energietransitie en recreatie.

Noordwest-Nederland

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.

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 de deze factoren leidt tot een blijvend grote woonvraag in alle sectoren van de woningmarkt. Het aantal inwoners in Noordwest-Nederland is de afgelopen jaren harder gegroeid dan in de rest van Nederland en alles wijst erop dat dit blijft groeien.

De woningmarkt 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 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 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.

Noordwest-Nederland

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 Bereikbaarheid van, naar en in de MRA. Ook in de MRU wordt onder de naam U Ned een gezamenlijk programma ontwikkeld.

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 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 verkeer- 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 wordt 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 Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA aan een ontwikkelstrategie voor de kerncorridor Schiphol Amsterdam voor zowel de bereikbaarheid als de ruimtelijk economische ontwikkeling. 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 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

Noordwest-Nederland

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 Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA.

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.

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 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.

Noordwest-Nederland

A12-zone Oudenrijn-Lunetten

Op lange termijn kan de A12-zone tussen de verkeerspleinen Oudenrijn en Lunetten zich ontwikkelen tot een multifunctioneel dynamisch woon-werkgebied dat bijdraagt aan het versterken van de economische kracht van Noordwest-Nederland 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.

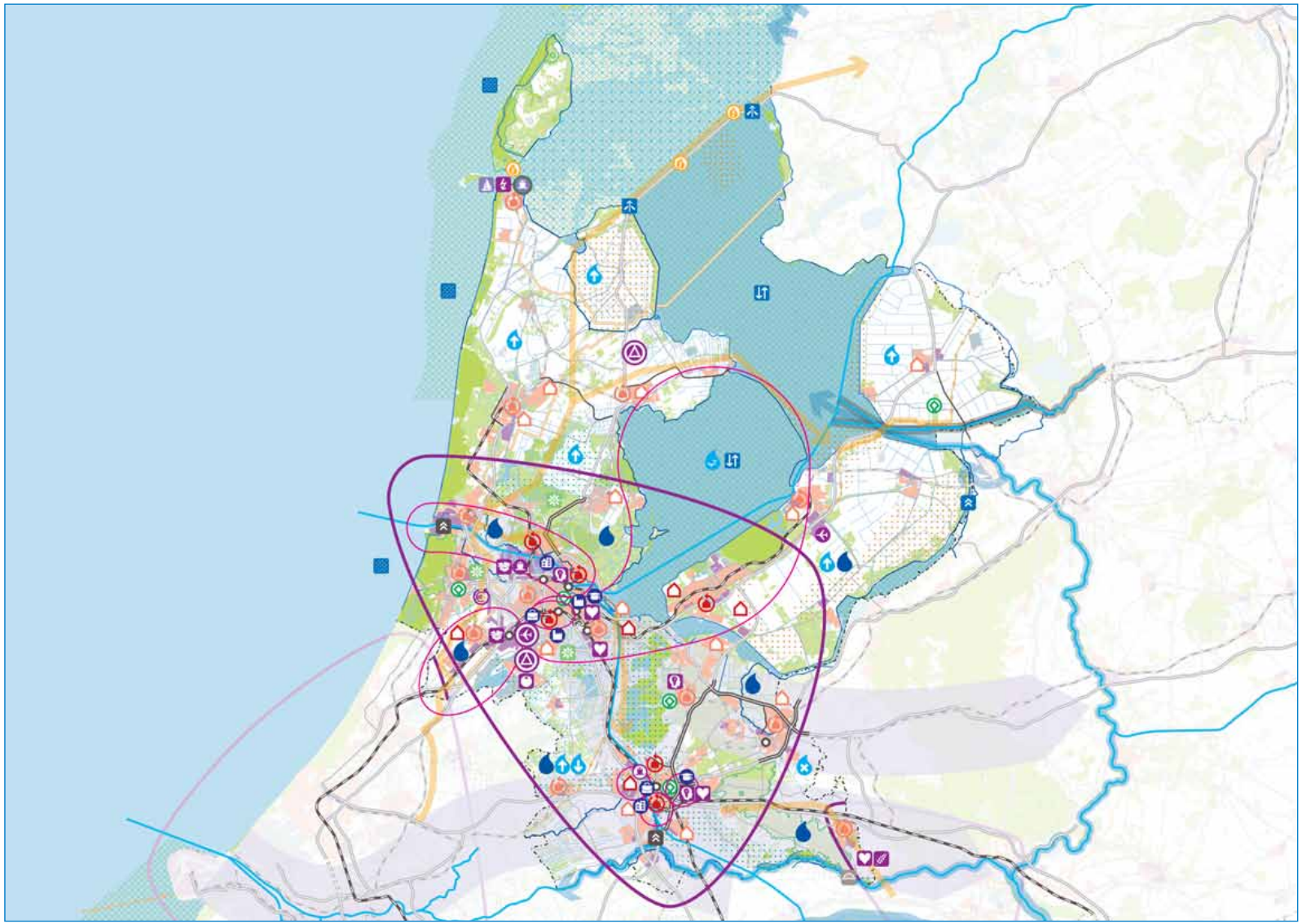
Overig Flevoland

In Lelystad is voldoende ruimte voor het accommoderen van substantiële ruimtelijke ontwikkelingen. Lelystad Airport biedt vanaf 2020 ruimte om niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen van Schiphol op te vangen. Voor het functioneren van Lelystad Airport is een goede bereikbaarheid van belang. Rijk en regio hebben afspraken gemaakt over de verdere verbetering van de bereikbaarheid van het vliegveld over de weg en met het openbaar vervoer.
Flevoland is van belang voor het halen van de duurzame energie-doelstelling, 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://www.leerplatformmirt.nl/mirt+in+de+regio/noordwest-nederland/1076740.aspx

Noordwest-Nederland Opgavenkaart

< Ga naar legenda



Noordwest-Nederland Opgavenkaart

< Ga terug naar de kaart

Algemeen

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

Economie

Toplocaties

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

Topsectoren

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

- Mainport Schiphol
- Greenport

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

Verstedelijking

- Uitleg
- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Regionaal

- Uitleg
- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

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

Regionaal

- Belangrijke regionale weg
- Opgave regionale weg
- Opgave brug

Natuur, Landschap & Erfgoed

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

Energie

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

Water

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

Noordwest-Nederland Projectenkaart

MIRT Onderzoek
1 Rijksvastgoed Lelystad
2 Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol

Verkenning
3 Corridor Amsterdam - Hoorn
4 Multimodale knoop Schiphol

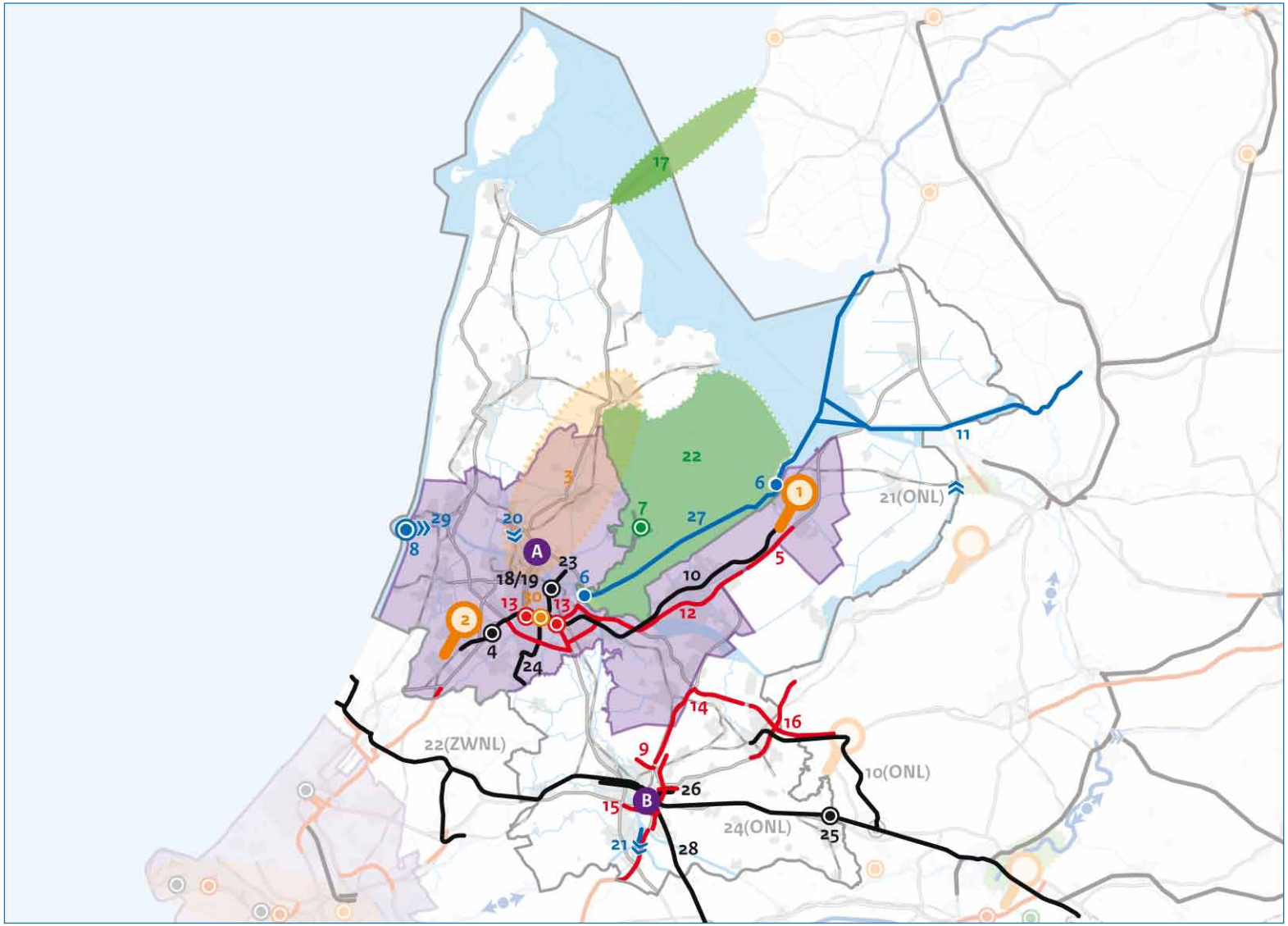
Planuitwerking
5 A6 Almere Buiten-Oost - Lelystad
6 Capaciteit ligplaatsen Amsterdam - Lemmer
7 Dijkversterking Marken
8 Lichteren buitenhaven IJmuiden
9 Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
10 OV Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad
11 Vaarweg IJsselmeer - Meppel

Realisatie
12 A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere
13 A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel
14 A27/A1 Utrecht - Knpt Eemnes - Aansluiting Bunschoten
15 A27/A12 Ring Utrecht
16 A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
17 Afsluitdijk
18 Amsterdam CS, Cuypershal
19 Amsterdam CS, fietsenstalling
20 De Zaan (Wilhelminasluis)
21 Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/ uitbreiding ligplaatsen
22 Markermeer - IJmeer
23 Noord-Zuidlijn
24 Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)
25 PHS Overweg Veenendaal Klompersteeg
26 Utrecht, tram naar De Uithof
27 Verbeteren vaargeul IJsselmeer (A'dam - Lemmer)
28 Vleuten - Geldermalsen (incl. Randstadspoor, fase 1)
29 Zeetoegang IJmond
30 ZuidasDok

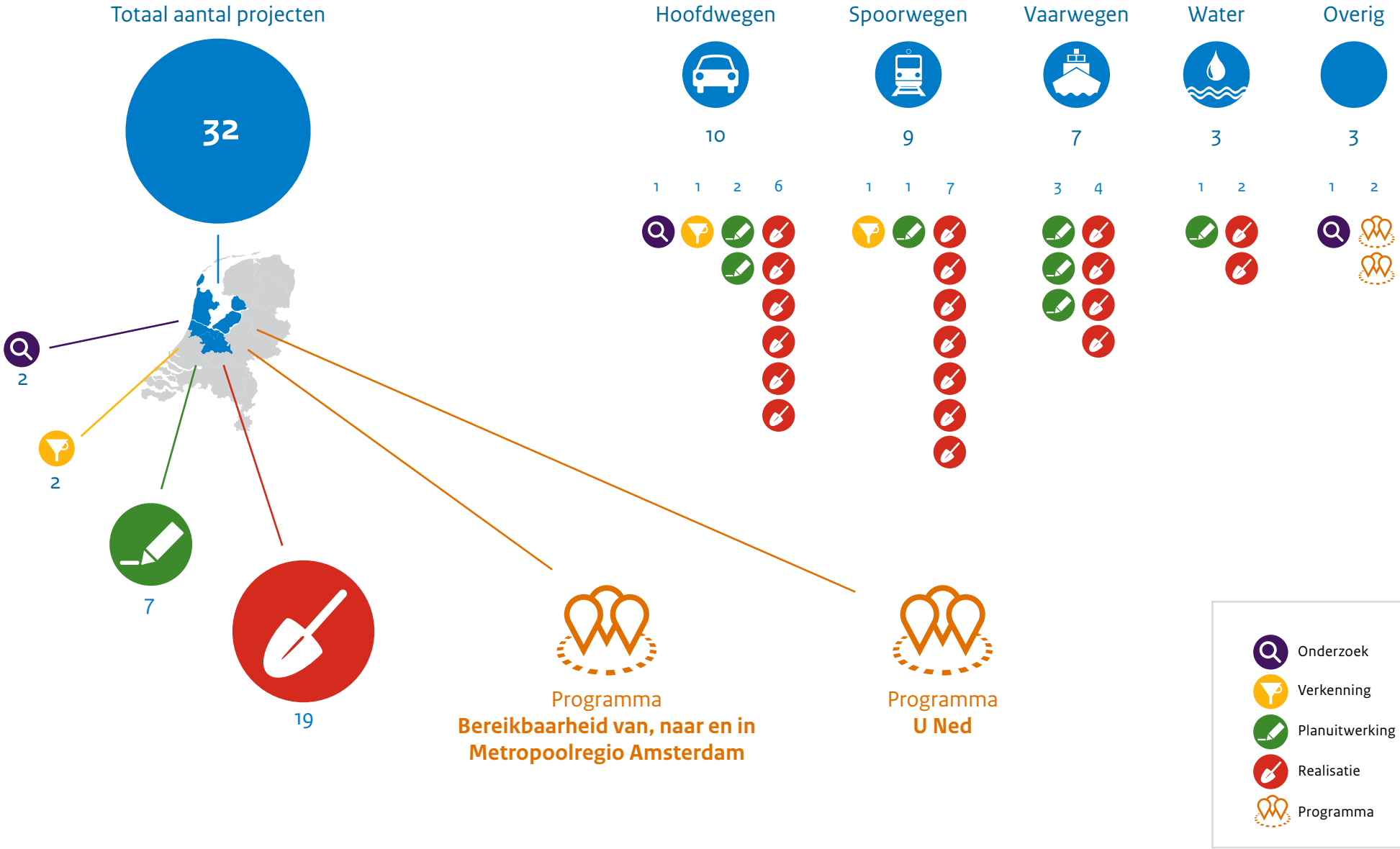
Programma's

A Programma Bereikbaarheid van, naar en in de Metropoolregio Amsterdam (MRA)

B Bereikbaarheidsprogramma Utrecht (U Ned)



Noordwest-Nederland Infographic



Gebied **Noordwest-Nederland**
Fase **Programma**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen			•			•	•
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: De verwachting is dat fase 2 in het najaar van 2017 bestuurlijk wordt vastgesteld, waarmee het onderzoek wordt afgerond.
2019: Het onderzoek is afgerond en het programma is formeel vastgesteld en gestart.

Programma Bereikbaarheid van, naar en in Metropoolregio Amsterdam

Aanleiding en doel

Steden vormen steeds meer de motor van de Nederlandse economie. Het aandeel van het nationaal inkomen dat in de stad verdiend wordt neemt toe. We zien dan ook dat steeds meer bewoners en bedrijven naar de stad trekken. Deze ontwikkeling doet zich ook voor in de Metropoolregio Amsterdam (MRA), waar tot 2040 250.000 woningen bijkomen. Dit biedt kansen, maar tegelijkertijd neemt de druk op de openbare ruimte en de stedelijke en rijksnetwerken toe. In stedelijk gebied stijgen de reistijden en daalt de reistijd-betrouwbaarheid. De verkeersveiligheid neemt af en ook de verblijfskwaliteit staat onder druk. Met meer bewoners, bezoekers en bedrijven in stedelijk gebied is de verwachting dat deze knelpunten verder zullen toenemen.

Het programma is formeel op 15 maart 2018 van start gegaan. Rijk en regio werken samen aan bereikbaarheidsoplossing 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. Zo wordt gekeken naar bouwlocaties in relatie tot bereikbaarheid en worden er afspraken gemaakt over de stedelijke bereikbaarheid (tram, bus, fiets, auto) en rijksinfrastructuur voor een optimale aansluiting. De programmalijn Slimme en duurzame mobiliteit (€ 18 mln in 2018) zorgt voor 4500 dagelijkse spitsmijdingen en een reductie van 10 kiloton CO_2-uitstoot in 2018. Met stedelijke bereikbaarheid (€ 160 mln vanuit de regio) worden binnenstedelijke knelpunten aangepakt, zoals het ongelijkvloersmaken van de tramkruising bij de A10/S114. Dit maakt een verdere groei van de woningbouw in dat gebied mogelijk. Het MIRT Onderzoek naar de zuidwestkant Amsterdam/Schiphol maakt een adaptief ontwikkelperspectief voor de kerncorridor Amsterdam Schiphol. Binnen de programmalijn Netwerken, Ringen en de Stad wordt een breed onderzoek gedaan naar de netwerken en ringen van en naar de stad. Daarbij wordt ook nadrukkelijk gekeken naar verkeersstromen om de hoofdstad heen. Er is € 200 mln rijksgeld beschikbaar binnen het programma, waarvan € 30 mln is gereserveerd voor de aanpak van knooppunt Rottepolderplein. De ontwikkelperspectieven voor de lange termijn worden in 2019 opgeleverd.

Opbouw van het programma

Binnen het programma zijn vier programmalijnen ontwikkeld waarin aan de doelstellingen van het programma wordt gewerkt:
- Slimme en duurzame mobiliteit;
- Stedelijke bereikbaarheid;
- Zuidwestkant Amsterdam en Schiphol;
- Netwerk, Ringen en de stad.

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 33 gemeenten.

MIRT-projecten onder dit programma

- MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							•
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2019: Het MIRT-onderzoek is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma
Bereikbaarheid van, naar en in Metropoolregio Amsterdam

Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol

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 Bereikbaarheid van, naar en in de MRA.

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**
Fase **Programma**

Programma U Ned

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen		•		•	•	•	•
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het MIRT Onderzoek Regio in beweging is opgeleverd .
2016/2017: De regionale verkenning ov en de gebiedsverkenning regio Utrecht en het programmaplan U Ned 1e fase zijn opgeleverd.
2018: De kwartiermakersfase is medio 2018 gestart, het programmaplan U Ned op hoofdlijnen 'Bereikbare, gezonde groei in de Metropoolregio Utrecht' is vastgesteld.
2019: Het programma wordt nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) en nadere analyse hiervan is gebleken dat op termijn bereikbaarheidsknelpunten zullen optreden in de regio Utrecht. Er is een programmaplan op hoofdlijnen vastgesteld in het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van het voorjaar van 2018. Daaraan hebben eerdere onderzoeksrapporten ten grondslag gelegen, waaronder het MIRT Onderzoek Regio in beweging, de regionale verkenning ov, de gebiedsverkenning regio Utrecht en de NMCA. Daarna is het programmaplan U Ned 1e fase opgeleverd. Het programma werkt volgens de nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven. De nieuwe aanpak betekent dat bereikbaarheidsopgaven, waar dit relevant is, worden opgepakt in samenhang met andere, onder meer ruimtelijke opgaven in het gebied met het oog op gezonde groei. Er wordt breed gekeken naar mogelijke oplossingen (niet alleen infrastructuur) en naar mogelijkheden voor rijk, regio en bedrijfsleven om hierbij op te trekken in een gelijkwaardige samenwerking op de korte, middellange en lange termijn.

Opbouw van het programma

Dit programma is door een besluit van het BO MIRT in het voorjaar van 2018 gestart. Het programma op hoofdlijnen wordt nog nader uitgewerkt. Daarnaast is een aanpak voor de korte termijn afgesproken, wordt een préverkenning gestart naar de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park in relatie tot de mogelijkheid om Utrecht Centraal Station te ontlasten en zal een MIRTOnderzoek worden opgesteld naar stedelijke bereikbaarheid.
De kernambitie van U Ned is om gezonde groei van wonen, werken en verblijven in balans te brengen met goede bereikbaarheid.

Betrokken partijen

Het programma is een samenwerking tussen het rijk (IenW, EZK en BZK), de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht mede namens de U10 (twaalf samenwerkende Utrechtse gemeenten) en de werkgeversorganisatie.

MIRT-projecten onder dit programma

Onder dit programma vallen nog geen formele MIRT Onderzoeken, verkenningen, planuitwerkingen of realisatieprojecten.

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

Rijksvastgoed Lelystad

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen			•		•	•	•
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2017: Het RCE-gebouw bij Bataviastad is verkocht aan de gemeente, die het heeft doorverkocht aan het outletcentrum Bataviastad.
Voor Lelycentre (inclusief Smedinggebouw) bereidt de gemeente Lelystad in nauw overleg met een aantal (kantoor)eigenaren een gebiedsvisie voor waaraan ook RVB en CRA hebben bijgedragen.
Met de gemeente Lelystad wordt overlegd hoe de Rijksbouwmeester een bijdrage kan leveren om de gepresenteerde oplossingen naar een meer samenhangend plan te brengen.
Met de gebruiker Rijkswaterstaat wordt onderzocht welk deel van het pand mogelijk kan worden afgesplitst; dit deel zou dan afgestoten kunnen worden.
Het Stationsgebied bestaat uit drie kantoren (rechtbank, voormalig Openbaar Ministerie (OM) en voormalig Raad voor de Kinderbescherming). Voor het leegstaande voormalige OM is serieuze belangstelling van een potentiële koper. Hierin wordt nauw samengewerkt met de gemeente Lelystad.
In de rechtbank is nu ook de Raad voor de Kinderbescherming gehuisvest, waarmee een deel van de (toekomstige) overmaat is opgevuld. De Raad voor de Rechtspraak heeft gevraagd of een deel van de rechtbank kan worden afgesplitst; het afgesplitste deel kan dan worden afgestoten.
2018: Afhankelijk van de uitkomsten voor afsplitsen bij het Smedinghuis en Schepenen 7 kan mogelijk besloten worden het MIRT Onderzoek (inclusief uitvoering) als afgerond te beschouwen.
2019: Het MIRT onderzoek en uitwerkingen daarvan zullen in 2019 worden afgerond.

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 samen¬werkingsovereenkomst ondertekend die de doelen van het MIRT Onderzoek onderschrijft. In november 2015 heeft het BO MIRT de rapportage van het MIRT Onderzoek vast-gesteld. 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**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen				●			
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning					●		
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

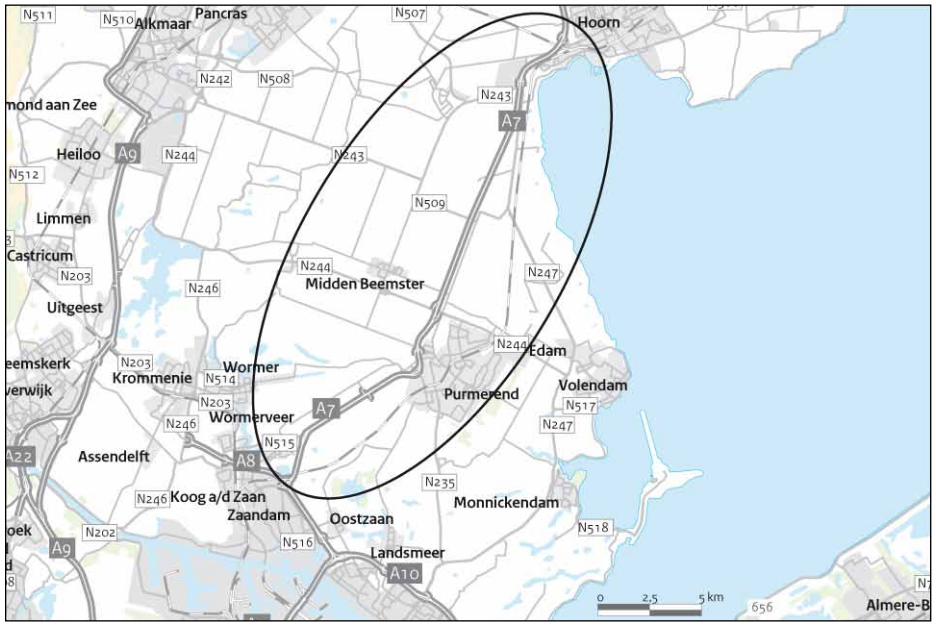
Toelichting op de wijzigingen

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

Corridor Amsterdam - Hoorn

Opgave

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



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 een startbeslissing genomen voor de corridor Amsterdam-Hoorn. Het streven is om in 2018 een voorkeursbeslissing te nemen.

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

Corridor Amsterdam - Hoorn
(vervolg)

Betrokken partijen
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 € 300 mln gereserveerd in het Infrafonds (Artikel IF 12.03.02)

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen						●	
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							●
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2018: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2019: In het BO MIRT van december 2017 is geconstateerd dat zowel uitwerking nodig is voor middellange en lange termijn. Ook middellange termijn oplossingen vragen meer onderzoek. Hierop is de planning aangepast.

Multimodale knoop Schiphol

Opgave

De huidige multimodale knoop Schiphol is gebouwd in de jaren 90 en is berekend op 21,3 miljoen luchtreizigers per jaar met als bestemming of vertrekpunt Schiphol. In 2015 verwerkte Schiphol al 35,2 miljoen luchtreizigers met als bestemming of vertrekpunt Schiphol. Het treinstation Schiphol Airport is inmiddels uitgegroeid tot een van de belangrijkste van ons land. Dagelijks gebruiken ruim 80.000 in- en uitstappende reizigers dit station. Ook heeft Schiphol Centrum een groot busstation op de voorrijwegen van de luchthaven. Door het toenemende verkeer op de voorrijwegen staat de veiligheid van de buspassagiers op die plaats onder druk.

Schiphol Plaza kent in de huidige vorm problemen met de capaciteit door de combinatie van reizigers die met alle modaliteiten komen (auto, trein, bus en vliegtuig) en verschillende reisdoelen hebben in een beperkte ruimte. Bij verdere groei leidt dit tot mogelijke knelpunten met de veiligheid.

Het MIRT Onderzoek naar station Schiphol (november 2014) heeft aangetoond dat er capaciteitsknelpunten zijn. De capaciteit van de treinperrons, de trappen en roltrappen, het busstation en de hal van Plaza is onvoldoende om de groeiende stroom reizigers te accommoderen. Naar aanleiding hiervan is in juli 2016 overeengekomen de Verkenning multimodale knoop Schiphol te starten. Deze verkenning wordt uitgevoerd door het ministerie van 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 zal zorgen voor voldoende veiligheid en capaciteit. Voor de lange termijn is een MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam/ Schiphol gestart die 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. 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 **Noordwest-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 € 256 mln gereserveerd binnen het Infrafonds (artikelonderdeel 13.03.04).

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen			•				
MIRT fase						•	•
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: Project is overgegaan van de onderzoekfase naar de verkenningsfase.
2019: Project is overgegaan van de verkenning naar de planuitwerkingsfase.

A6 Almere Buiten-Oost - Lelystad

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.

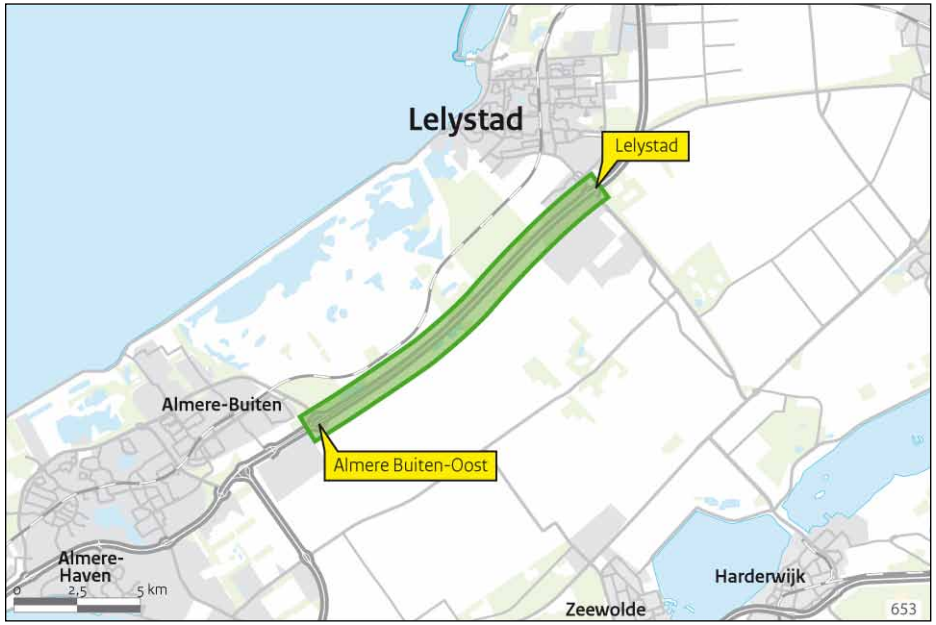
Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

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, natuur-beheerders, belangengroeperingen en vertegenwoordigers namens het bedrijfsleven.

Financiën

Het budget voor de realisatie van de verbreding van de A6 is vastgesteld op € 52 mln.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2019	52	2023

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen		•					
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën				•			
Politiek/Bestuurlijk			•				

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het project heeft een eigen projectblad. Voorheen was het onderdeel van project Ring Utrecht, samen met de A27/A12.
2015: In maart 2014 heeft de gemeenteraad van Utrecht ingestemd met de voorkeursvariant.
2016: Het eerste deel van de rijksbijdrage wordt vijf jaar eerder beschikbaar gesteld.

Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

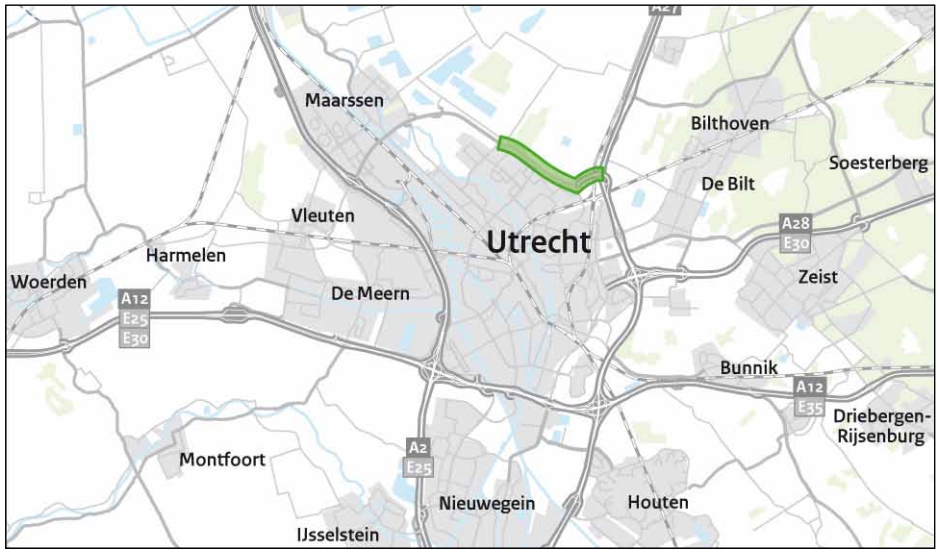
Opgave
De groei van het autoverkeer leidt tot problemen met de verkeersafwikkeling op de Ring Utrecht en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

Oplossing
Het gemeentelijke deel van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) wordt opgewaardeerd tot autoweg met minimaal 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en een maximum-snelheid van ten minste 80 km/u. De voor-keursvariant van de gemeente Utrecht is een opgewaardeerde NRU met een maximum-snelheid van 80 km/u, 2x2 rijstroken en drie ongelijkvloerse kruisingen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Dit project draagt bij aan de bereikbaarheid in en rondom de gemeente Utrecht.

Planning
De planning is overeengekomen op uitvoering in de periode 2020-2025.

Politiek/bestuurlijk
Op 3 december 2010 is het voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht vastgesteld. De afspraken over de NRU maken daar deel van uit. De gemeente Utrecht is het bevoegd gezag voor de NRU. De bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend regeerakkoord van 2012 hadden tot gevolg dat de rijksbijdrage werd vertraagd. Bij het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) 2014 is deze vertraging deels ongedaan gemaakt. De rijksbijdrage is nu vanaf 2020 beschikbaar.



Uitvoering
Het project wordt aangestuurd door de gemeente Utrecht. De mogelijkheden voor vervlechting van de aanbesteding en de planuitwerking worden onderzocht. De gemeente Utrecht heeft een participatietraject opgezet om een keuze te maken voor de drie mogelijke locaties om een ongelijkvloerse kruising te realiseren. Hierover is nog geen besluit genomen.

Financiën
Taakstellende rijksbijdrage: € 168 mln. De regio draagt € 50 mln bij. Artikel IF 12.03.02.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	165	De planning is aan de regio
MIRT 2016	166	
MIRT 2017	166	
MIRT 2018	168	
MIRT 2019	171	
verschil	6	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning					●	●	
Financiën	●	●	●	●	●	●	●
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het programmabudget bevat € 11 mln voor de aanleg van stationstallingen. Dit is toegevoegd aan het project Fietsparkeren bij stations. Overheveling van scope en budget (€ 233 mln) vanuit project Amsterdam Zuidas WTC. Het toekomstperspectief van het project Zuidas is veranderd, er is € 24 mln toegevoegd aan het project Zuidas.
2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verlaagd met € 163,4 mln en met € 53,6 mln verhoogd vanuit het programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten. Dit budget wordt binnen OV SAAL 2020 geoormerkt voor eventuele infrastructurele oplossingen met (partiële) 4-sporigheid.
2015: Bij Voorjaarsnota 2014 is € 225 mln overgeboekt naar project ERTMS. Hierbinnen blijft dit geld beschikbaar voor OV SAAL MLT. Bij nadere uitwerking en vaststelling van het OV SAAL-programma bleek het mogelijk het budget te verlagen met € 30 mln. Deze gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte.
2016: Er is € 45,4 mln overgeboekt naar PHS omdat de binnen het projectbudget OV SAAL MLT gereserveerde middelen voor de uitbreiding op de Flevolijn in Almere niet nodig blijken.
2017: Het realisatieproject OV SAAL KT bestaat uit de twee deelprojecten OV SAAL Cluster a Flevolijn en OV SAAL Cluster c Zuidtak.

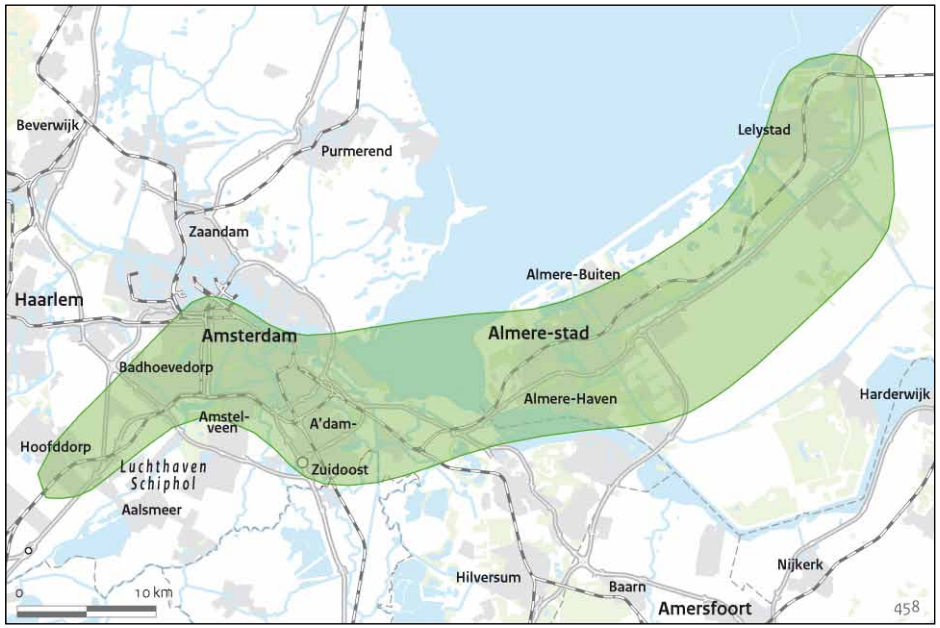
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad

Opgave

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

Oplossing

ProRail voert het project OV Schiphol-Amsterdam-Almere (OV SAAL) korte termijn (KT) cluster c (spooruitbreidingen op de Zuidtak in Amsterdam) uit. In het project OV SAAL cluster a realiseert ProRail geluidsmaatregelen in Weesp, Muiderberg en Almere, plus diverse kleinere spooruitbreidingen op de Flevolijn. Voor OV SAAL middellange termijn (MLT) wordt er een spooruitbreiding gerealiseerd in Weesp van zes naar acht sporen, zodat de intercity's de sprinters kunnen passeren en er hoogfrequent op de SAAL-corridor kan worden gereden.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

Tracébesluit:
2010: OV SAAL KT cluster c
2012: OV SAAL KT cluster a
2023: OV SAAL MLT
Start realisatie:
2010: OV SAAL KT cluster c
2012: OV SAAL KT cluster a
2023: OV SAAL MLT
Oplevering:
2012-2016: kortetermijnmaatregelen
2026-2028: MLT

Financiën

Voor OV SAAL is in totaal € 1.055 mln beschikbaar. Er is binnen de beschikbare middelen rekening gehouden met € 27 mln voor beheer en onderhoud. Artikel IF 13.03.04, IF 13.03.01 en IF 17.10.01, IF 17.10.02

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
(vervolg)

Binnen het deelproject OV SAAL Cluster a Flevolijn is sprake van een aanbestedingsmeevaller en van een voorspoedig verlopen bouwproces met weinig tegenvallers. Op basis van een inschatting van de huidige risico's is het mogelijk gebleken het projectbudget onvoorzien te verlagen met € 24,2 mln. Daarnaast is het op basis van een inschatting van de huidige risico's binnen het deelproject OV SAAL Cluster c Zuidtak mogelijk om het projectbudget onvoorzien te verlagen met € 12,1 mln. Per saldo is € 36,3 mln toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08). Vanuit de reservering voor beheer, onderhoud en vervanging voor OV SAAL KT die binnen dit projectbudget is opgenomen, is € 29 mln overgeboekt naar IF 13.02.
De planuitwerking OV SAAL MLT heeft vertraging opgelopen. Dit komt doordat de eerste varianten die waren uitgewerkt voor 8-sporig Weesp boven het beschikbare budget lagen. Het ontwikkelen van varianten die binnen het gereserveerde budget vallen heeft vervolgens een jaar vertraging opgeleverd. Er worden nu verschillende varianten verder uitgewerkt. Tijdens de variantenstudie wordt ook onderzoek gedaan naar de fasering en de realisatietijd van de varianten. Volgens de huidige inschatting is de realisatiedatum 2024-2026. De datum is afhankelijk van de variant die wordt gerealiseerd.
2018: De projecten OV SAAL KT zijn in december 2016 in dienst gesteld. Op basis van een inventarisatie van de nog uit te voeren activiteiten, de nog te verwachten kosten en het huidige risico-dossier, is het verantwoord het projectbudget van Cluster A te verlagen met € 12,1 mln en van Cluster C met € 42,4 mln. Deze vrijvallende bedragen zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).
Voor OV SAAL MLT is vanuit het programma(planstudie)budget € 7,5 mln via de BDU overgemaakt aan de Vervoerregio Amsterdam voor de overweg Ouddiemerlaan in Diemen. Daarnaast is € 9 mln via het provinciefonds overgemaakt aan de provincie Noord-Holland, waarmee de regio zelf kan bepalen hoe de gelden zo efficiënt en kosteneffectief mogelijk worden ingezet

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	1.588	2016/2020
MIRT 2014	1.479	2016/2020
MIRT 2015	1.224	2016/2022
MIRT 2016	1.182	2016/2022
MIRT 2017	1.118	2016/2024-2026
MIRT 2018	1.046	2016/2026-2028
MIRT 2019	1.055	2016/2026-2028
verschil	534	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	43	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
(vervolg)

voor maatregelen op de SAAL corridor voor de hoogfrequente dienstregeling. Er is € 0,25 mln via het Gemeentefonds aan de gemeente Weesp overgemaakt om vooruitlopend op de uitvoering van OV SAAL maatregelen te treffen in het stationsgebied. Naar aanleiding van bovengenoemde mutaties is € 3,5 mln gestort in het BTW-compensatiefonds. Vanuit de gemaakte bestuurlijke afspraken tussen IenW en de gemeente Almere op 4 december 2014 over extra fietsenstallingsplaatsen bij de stations Almere Centrum en Almere Poort, is € 1,271 mln vanuit het projectbudget OV SAAL MLT overgeboekt naar het programma Fietsparkeren (artikelonderdeel 13.03.01).
De planuitwerking voor OV SAAL MLT kent een langere doorlooptijd dan beoogd. Na het besluit om varianten uit te werken die passend zijn binnen budget, is besloten om verder te gaan met twee varianten voor 8-sporig Weesp en die nog gedetailleerder uit te werken. Daarnaast is er, op verzoek van de regio, een derde variant voor 8-sporig Weesp toegevoegd aan deze uitwerking. Dit heeft gevolgen voor de realisatiedatum en is daarop aangepast.
2019: Gedurende de uitvoering van het deelproject Naarden-Bussum is gebleken dat niet alle posten voldoende zijn meegenomen in de kostenraming, waaronder vervangend busvervoer, kabels en leidingen. Om het project tijdig te kunnen realiseren is extra budget toegevoegd uit de investeringsruimte spoor (€ 1,8 mln) en uit nazorg gereed gekomen projecten (€ 0,5 mln).'

Realisatie

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2017	Oplevering
OV SAAL KT Cluster c (R)	Spoorverdubbeling, uitbreiding vrije kruisingen Riekerpolder en Utrechtboog, geluidsmaatregelen	551	482	2016
OV SAAL KT Cluster a (R)	Geluidsmaatregelen, keersporen Almere Centraal, kleine spooraanpassingen	139	116	2016
Naarden-Bussum (R)	Treinbeveiliging wordt aangepast, terugbrengen van 5 naar 2 sporen en aanpassing boogsnelheid van 80 naar 130 km/u.	26	2	2019
Integraal capaciteitsmanagement	Diverse maatregelen waaronder transfer, TEV en geluidsmaatregelen.	1		2022 - 2030
Schiphol Maatregelen MLT	Aanpassingen aan stijgpunten op station Schiphol Airport	17		2019
Totaal		734		

Verkenning/planuitwerking

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Oplevering
Diverse afgeronde opdrachten en planstudies (P)		38	Afgerond
Lopende planstudie overig		23	2019
Aanloopkosten NS		21	2025-2030
Inpassing Weesp (P)		20	2026-2028
Weesp 6 naar 8 sporen (P)	Spoorverbreding naar 8 sporen ter hoogte van station Weesp	125	2024-2026
Integraal cap. management	Diverse maatregelen o.a. geluid, transfer	67	2024-2026
Reservering BOV (P)		27	2025-2030
Totaal		321	
Afronding			
Totaal beschikbaar		1.055	
Juridisch verplicht		75%	

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

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

Toelichting op de wijzigingen

2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals bij Voorjaarsnota 2013 besloten, tot gevolg dat de planuitwerking wordt vertraagd.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer

Opgave
Er is een tekort aan ligplaatsen op de vaarweg tussen Amsterdam en Lemmer. Door dit tekort kunnen veiligheidsproblemen ontstaan door onwenselijke afmeersituaties rond de sluis-complexen op dit traject. Ook kunnen situaties ontstaan waarin schippers te lang door moeten varen op zoek naar een ligplaats, waardoor ze niet kunnen voldoen aan wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden.

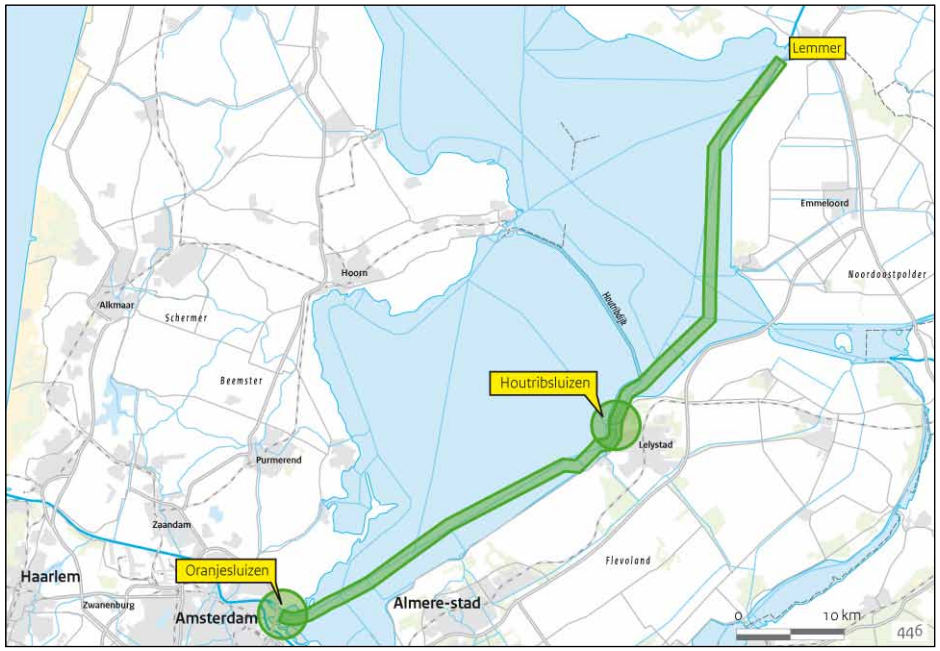
Oplossing
In de planuitwerking wordt onderzocht op welke manier en op welke locaties het ligplaatsentekort kan worden opgelost. Gedacht kan worden aan zowel uitbreiding en verbetering als herstructurering van de huidige ligplaatsen rond de Oranjesluizen en de Houtribsluizen.

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.



Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2014	6	2025-2027
MIRT 2015	6	2025-2027
MIRT 2016	6	2025-2027
MIRT 2017	6	2025-2027
MIRT 2018	6	2025-2027
MIRT 2019	6	2025-2027
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning	•		•	•	•	•	
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2013: In overleg met de regio is besloten nadere informatie bij de MER te leveren in verband met de door het Havenbedrijf Amsterdam gevraagde aanvullende lichtercapaciteit tot 4,65 mln ton in plaats van circa 2 mln ton. Hierdoor ontstaat er vertraging in de planning.
2015: Er is vertraging in de planning opgetreden door de procedure van de Raad van State.
2016: Er is vertraging in de planning opgetreden doordat regionale partijen en het Havenbedrijf Amsterdam zoeken naar mogelijkheden om het verplaatsen van de lichterlocatie te combineren met nieuwe havenontwikkeling.
2017: Er is vertraging in de planning opgetreden omdat het combineren van de lichterlocatie met nieuwe havenontwikkeling wordt vertraagd door veranderende marktomstandigheden in met name het kolentransport en de staalindustrie.
2018: De scope van dit project kan mogelijk worden aangepast als gevolg van een lopende herbezinning op de toekomstvaste functievervulling van de Averijhaven/slibdepot.

Lichteren Buitenhaven IJmuiden

Opgave

Veel bulkschepen die bestemd zijn voor de haven van Amsterdam worden zo diep afgeladen dat ze vóór het sluizencomplex IJmuiden moeten worden 'gelichterd' (gedeeltelijk gelost) om met de juiste diepgang de Noordersluis te kunnen passeren en vervolgens door te varen naar Amsterdam. De lichtervoorziening ligt aan de rand en gedeeltelijk in de vaargeul van en naar de Noordersluis en vormt daardoor een nautisch veiligheidsknelpunt.

Oplossing

Om de nautische veiligheid en een vlotte doorvaart in het gebied te garanderen, wordt een nieuwe lichterlocatie (insteekhaven) op de plek van het huidige baggerspeciedepot (voormalige Averijhaven) bestudeerd. Het gaat hierbij om het verplaatsen van de huidige lichtercapaciteit (2 mln ton kolen per jaar). In de planuitwerking wordt ingegaan op de ontmanteling van het baggerspeciedepot, de aanleg van de insteek-haven, 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.

Financiën

Taakstellend budget: € 65 mln. Artikel IF 15.03.02.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2014	65	2017
MIRT 2015	65	2018
MIRT 2016	65	2018
MIRT 2017	65	2019
MIRT 2018	65	nnb
MIRT 2019	65	nnb
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning	•						
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2013: In april 2012 heeft bestuurlijk overleg met de regio plaatsgevonden, waarvan het resultaat is dat eerdere realisatie van het project door middel van voorfinanciering niet aan de orde is.

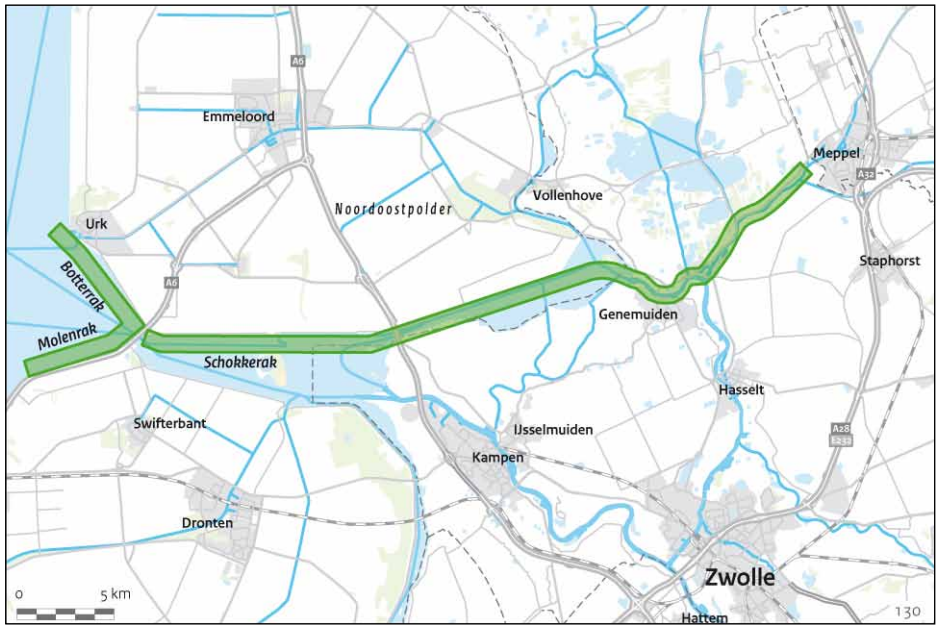
Vaarweg IJsselmeer-Meppel

Opgave

Voor schepen in de klasse Va/Vb is het moeilijk zich te bewegen tussen West-Nederland en Noord- en Oost-Nederland, omdat een aantal vaarwegen niet geschikt is voor schepen in deze categorieën.

Oplossing

In de studie zijn de aanleg en de verbetering onderzocht van vaargeulen op de trajecten Botterrak en Molenrak en de vaarweg Ketelbrug-Meppel. Bezien is hoe het Molenrak en 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 voorkeurs-alternatief nog niet vast te stellen en de planning en de besluitvorming later opnieuw te bezien.

Financiën

Taakstellend budget: € 36 mln. Artikel IF 15.03.02.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	35	Na 2020
MIRT 2014	36	2023
MIRT 2015	36	2023
MIRT 2016	36	2023
MIRT 2017	36	2023
MIRT 2018	36	2023
MIRT 2019	36	2023
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen				•		•	
MIRT fase					•		
Opgave						•	
Oplossing							•
Planning							•
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2017: Het voorkeursalternatief en het taakstellend budget zijn vastgesteld.
2018: De Pilot Meerlaagsveiligheid Marken is afgerond. De naam van het project is gewijzigd van Pilot Meerlaagsveiligheid Marken naar Dijkversterking Marken. Ook is de opgave hierop aangepast.
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.

Dijkversterking Marken

Opgave
De waterveiligheid op Marken voldoet niet aan de huidige eisen. Een deel van de dijk heeft stabiliteitsproblemen of is te laag. Bovendien is de steenbekleding van de dijk op een aantal plaatsen ingezakt of ligt deze los. Daarom is gezocht naar een bij Marken passende oplossing ter verbetering van de waterveiligheid.

Oplossing
Na uitvoering van de pilot Meerlaagsveiligheid Marken is besloten tot versterking van de Westkade en de Zuidkade van Marken. Er is sprake van een stabiliteits- en een hoogte-opgave. 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) € 49 mln. Artikel DF 1.02.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	48	2022
MIRT 2018	48	2022
MIRT 2019	49	2023
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase	•						
Opgave							
Oplossing			•	•			
Planning	•	•					
Financiën	•	•	•	•		•	
Politiek/Bestuurlijk			•				

Toelichting op de wijzigingen

2013: Door het opheffen van het Fonds economische structuurversterking (Fes), een aanvullende Bestuursovereenkomst en opname van DG-Ruimte-gelden in het infrafonds is de bijdrage van derden aangepast. Er is € 24 mln overgeboekt vanuit project Stedelijke bereikbaarheid Almere.
2014: Het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor beheer en onderhoud van het deel A1/A6. Door middel van een Wijzigingstracébesluit wordt het ontwerp van de Gaasperdammertunnel aangepast. De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de planning van deeltrajecten A6 Almere en A9 Amstelveen zijn verschoven.
2015: Het taakstellend budget is aangepast als gevolg van lagere bijdragen van derden en een wijziging van de Stroomlijnovereenkomst.
2016: Het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor Beheer en Onderhoud van het deel A9 Gaasperdammerweg. De scope en het budget zijn daarnaast aangepast aan gewijzigde afspraken met de regio.
2018: Het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor meerjarig onderhoud en financieringskosten van het deel A6 Almere. Daarnaast zijn mee- en tegenvallers, ontstaan door verschillen in uitgekeerde indexering en per project contractueel ingepaste indexering, binnen de DBFM-projecten budgetneutraal verrekend.

A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere

Opgave

De bereikbaarheid over de weg in de corridor A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere en de inpassing van de wegen in de stedelijke omgeving is niet optimaal. Toekomstige ontwikkelingen zoals de uitbreiding van Almere zetten op lange termijn de bereikbaarheid verder onder druk.

Oplossing

In 2007 heeft het kabinet een voorkeur uitgesproken voor het Stroomlijnalternatief: de uitbreiding van de bestaande weginfrastructuur A1/A2/A6/A9/A10-Oost tussen knooppunt Badhoevedorp en de aansluiting Almere Buiten-Oost. In het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) is de keuze voor het Stroomlijnalternatief gekoppeld aan een groot aantal inpassingsmaatregelen, waaronder de aanleg van een tunnel in de A9 bij Amsterdam-Zuidoost en een verdiepte ligging in Amstelveen, een eco-aquaduct in de A1 bij Muiden en het op maaiveld brengen van de A6 bij de Weerwaterzone in Almere.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de bereikbaarheid in de noordelijke Randstad, zodat weggebruikers snel, verkeersveilig en betrouwbaar in de corridor kunnen reizen. Daarnaast draagt de inpassing van deze hoofdwegen in de dichtbevolkte omgeving bij aan een verbetering van de leefomgeving en de duurzaamheid.

Planning

2011: Tracébesluit
2012: start realisatie
2024-2026: openstelling van deeltraject A9 Badhoevedorp-Holendrecht.

Voor vier van de vijf delen van het project staat de openstelling eerder gepland.

Politiek/bestuurlijk

Rijk en regio hebben in 2007 en 2008 overeenkomsten getekend over het Stroomlijnalternatief met afspraken over de inpassing. Er is een aanvullende bestuursovereenkomst getekend over de busvoorzieningen tussen Almere en het knooppunt Watergraafsmeer. Het Tracébesluit is in 2011 vastgesteld en in november 2014 onherroepelijk geworden. Rijk en regio zijn in maart 2014 overeengekomen dat de Keizer Kareltunnel in Amstelveen niet wordt aangelegd, maar dat de A9 verdiept wordt aangelegd. Hierdoor is een Wijzigingstracébesluit opgesteld dat in maart 2017 door de minister van 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)

File Top 50
Met de openstelling van het deelproject A1/A6 zijn de knelpunten uit de File Top 50 voor dit programma opgelost.

Financiën
Taakstellend budget: € 5.395 mln (inclusief bijdragen derden (€ 162 mln), Beheer en Onderhoud deeltraject A1/A6, A9 Gaasperdammerweg en A6 Almere). Artikel IF 12.03.01, 12.03.02 en 12.04.01

Voor projecten met een Design, Build, Finance & Maintain-contract (DBFM) wordt het budget ten tijde van de gunning opgehoogd vanuit de middelen voor beheer en onderhoud. Bij A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere is dit gebeurd in MIRT 2014, MIRT 2016 en MIRT 2018.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	4.118	2020
MIRT 2014	4.676	2025-2027
MIRT 2015	4.667	2025-2027
MIRT 2016	5.066	2025-2027
MIRT 2017	5.101	2025-2027
MIRT 2018	5.325	2025-2027
MIRT 2019	5.395	2025-2027
verschil	1.277	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	328	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	847	16%
2017	1.258	23%

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget MIRT 2018/2019	Gerealiseerd budget t/m 2016/2017	Openstelling
A10 Oost / A1 Diemen	2x4 rijstroken	141	141	16 juni 2014
A1/A6	2x5 rijstroken + 2 wisselstroken / 2x4 rijstroken + wisselstroken	1.798	510	2017
A9 Gaasperdammerweg	2x5 rijstroken + wisselstrook	1.151	82	2020
A6 Almere	2x4 rijstroken	394	18	2020
A9 Amstelveen	2x4 rijstroken	794	11	2024-2026
Projectoverstijgend	Onder andere grondaankopen, kabels en leidingen, risicoreservering, externe personeelskosten	1.117	496	
totaal		5.395	1.258	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen		•					
MIRT fase					•		
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën			•				
Politiek/Bestuurlijk							

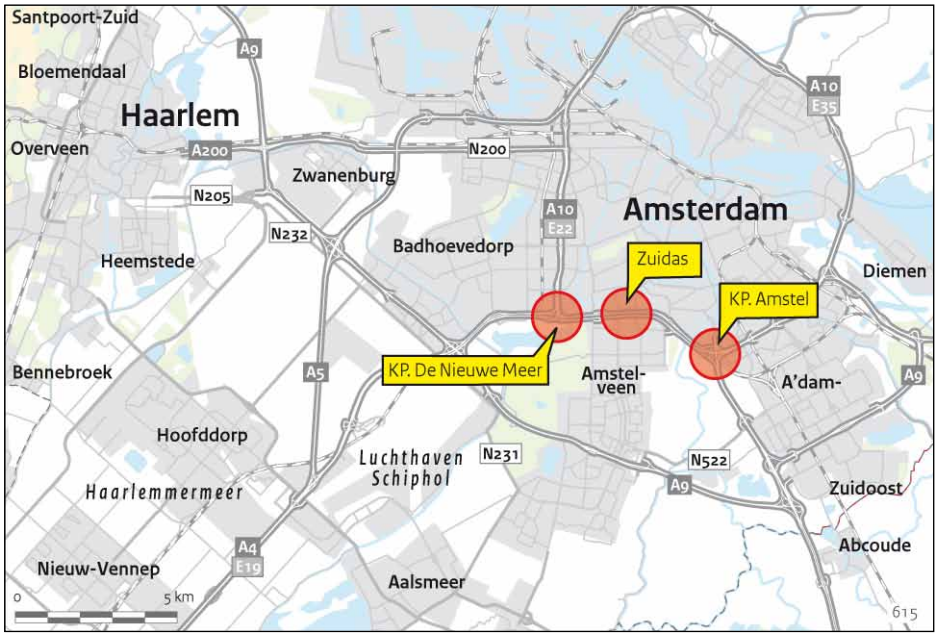
Toelichting op de wijzigingen

2014: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2015: Het taakstellend budget is afgenomen door een overboeking van de projectorganisatiekosten naar het project Zuidasdok.
2017: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel

Opgave

Het verkeer op de ring A10 ter plaatse van de Zuidas blijft naar verwachting groeien. Daarom is het noodzakelijk om de capaciteit te vergroten. Ook is ontvlechting nodig van doorgaand verkeer op de ring A10 en het bestemmingsverkeer ten behoeve van de 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

2016: Tracébesluit
2017: gunning hoofdbouwcontract
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 Ontwerp-Tracébesluit is vervroegd vastgesteld in 2015. Het Tracébesluit is op 18 maart 2016 vastgesteld.

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. Start bouwwerkzaamheden van het hoofd-bouwcontract is voorzien in 2019.

Financiën
Taakstellend budget: € 305 mln. Artikel IF 12.03.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	297	2028
MIRT 2018	301	2028
MIRT 2019	305	2028

verschil	8
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	8

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2015	0	
2016	3	1%
2017	24	8%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase				•			
Opgave							
Oplossing							
Planning	•	•		•			
Financiën				•		•	
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2013: Rijkswaterstaat wil gebruikmaken van de mogelijkheden uit de markt. Omdat de actualisatie van het Tracébesluit complexer is dan voorzien, verschuift het Tracébesluit naar 2013. Vanwege doorwerking van het Begrotingsakkoord verschuift de start van de realisatie en de openstelling met een jaar.
2014: Vanwege de verschuiving van de realisatie naar 2016-2018 wordt in de planuitwerking overgegaan op verkeersmodel 2013 waardoor het Tracébesluit doorschuift naar 2014.
2016: Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Het budget is neerwaarts bijgesteld naar aanleiding van de actuele raming. De aanbesteding is later voorzien vanwege de voorbereiding van het DBFM-contract. Dit heeft geen effect op de openstelling.
2018: Het taakstellend budget is opgehoogd vanuit middelen voor beheer en onderhoud. Daarnaast zijn mee- en tegenvallers, ontstaan door verschillen in uitgekeerde indexering en per project contractueel ingepaste indexering, binnen de DBFM-projecten budgetneutraal verrekend.

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

Opgave

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

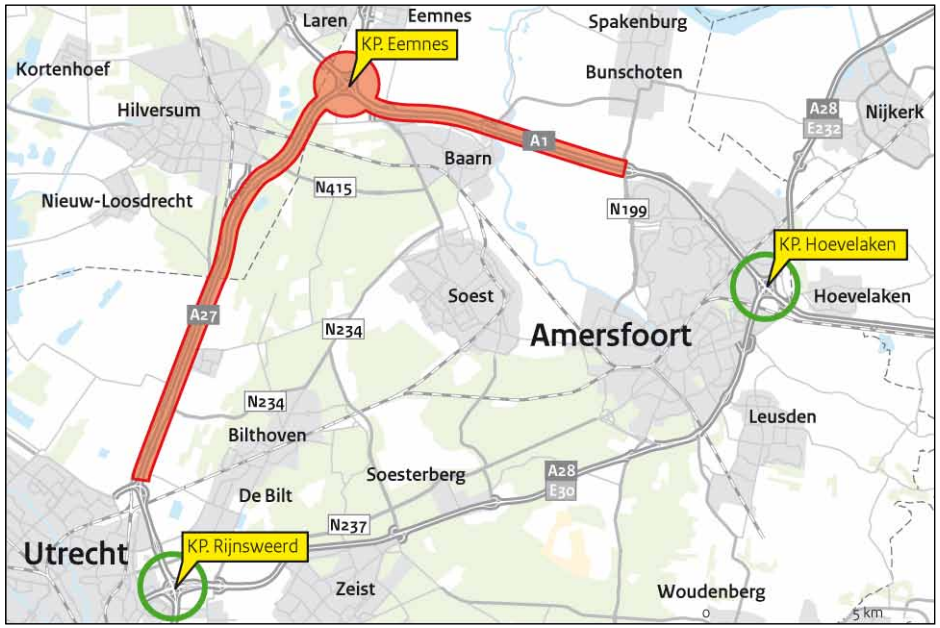
Oplossing

Dit project heeft betrekking op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. Het project is onderdeel van de regionale pakketstudie Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort, de realisatie A28 Utrecht-Amersfoort en de planuitwerking A28/A1 knooppunt Hoevelaken. Voorjaar 2008 is een Tracé-/m.e.r.-procedure gestart voor A27/A1. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van voorjaar 2009 is het volgende voorkeurs-alternatief afgesproken:

- Het verbreden van de A27 tussen de aansluiting Utrecht Noord en knooppunt Eemnes van 2x2 naar 2x3 rijstroken, met de optie voor een ruimtelijke voorziening, zodat eventuele verbreding naar 2x4 en mogelijke toekomstige nieuwe ov-verbinding tussen Almere en Utrecht mogelijk blijft.
- Het verbreden van de A1 tussen het knooppunt Eemnes en de aansluiting Bunschoten-Spakenburg van 2x2 naar 2x4 rijstroken.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Project draagt bij aan het oplossen van bereikbaarheidsproblemen op het hoofd-wegennet en het onderliggende wegennet.



Planning

2014: Tracébesluit
2017: start realisatie
2018-2020: openstelling

Politiek/bestuurlijk

In november 2006 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen rijk en regio Utrecht. Daarin is vastgelegd dat voor de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort een pakket van indicatief minimaal € 800 mln en maximaal € 1.400 mln voor het hoofdwegennet en indicatief minimaal € 31 mln en maximaal € 55 mln voor het onderliggend wegennet nodig is. De regio heeft aangegeven dat de maatregelen op de A27 en de A1 effectief en efficiënt bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio. In het BO MIRT van najaar 2009 is afgesproken om het traject aansluiting Bunschoten-Amersfoort bij de planuitwerking van het knooppunt Hoevelaken mee te nemen. Het Tracébesluit (TB) is in september 2014 vastgesteld. Naar aanleiding van een tussen-uitspraak van de Raad van State is in juli 2015 een Wijzigingstracébesluit vastgesteld. Sinds 17 februari 2016 is het TB onherroepelijk.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

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

(vervolg)

Uitvoering

In 2010 is een Publiek-Private Comparator (PPC) uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat een Design, Build, Finance and Maintain-contract (DBFM) meerwaarde biedt. Het project is in juni 2016 gegund.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 7, 23, 35 en 48 uit de File Top 50.

Financiën

Taakstellend budget: € 354 mln. Artikel IF 12.04.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	261	2018-2020
MIRT 2017	261	2018-2020
MIRT 2018	349	2018-2020
MIRT 2019	354	2018-2020
verschil	93	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	10	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2017	18	5%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning	•	•		•		•	
Financiën	•	•					
Politiek/Bestuurlijk		•	•				

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het beschikbare budget is aangevuld met bedragen voor de wegvakken A12 Oudenrijn-Lunetten en A27 Lunetten-Houten. De fasering van de A12 na 2020 betekent een oplevering in 2023.
2014: Het budget is verhoogd met € 15 mln voor extra inpassingsmaatregelen langs de A27. Vanaf voorjaar 2012 heeft het project Ring Utrecht vertraging opgelopen door onder meer controversieelverklaring en het onderzoek door de commissie-Schoof. De planning voor het Tracébesluit en de start van de realisatie zijn hierop herijkt. De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de verbreding van de A12 (Ring Utrecht fase 2) is getemporiseerd. De rijksbijdrage aan de NRU is apart op de begroting opgenomen en als apart projectblad opgenomen.
2015: De voorkeursvariant is vastgesteld.
2016: In november 2014 heeft de minister de Tweede Kamer per brief aangegeven dat het TB verschuift naar 2017.
2018: Start realisatie verschuift van 2018 naar 2020. Na de vaststelling van het Tracébesluit is de projectplanning t.a.v. de realisatiefase herijkt waarbij een zorgvuldige marktbenadering en omgevingsproces voorop staat. Dit leidt ertoe dat de start realisatie plaatsvindt in 2020.

A27/A12 Ring Utrecht

Opgave

De groei van het verkeer leidt tot afwikkelingsproblemen op de Ring Utrecht en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

Oplossing

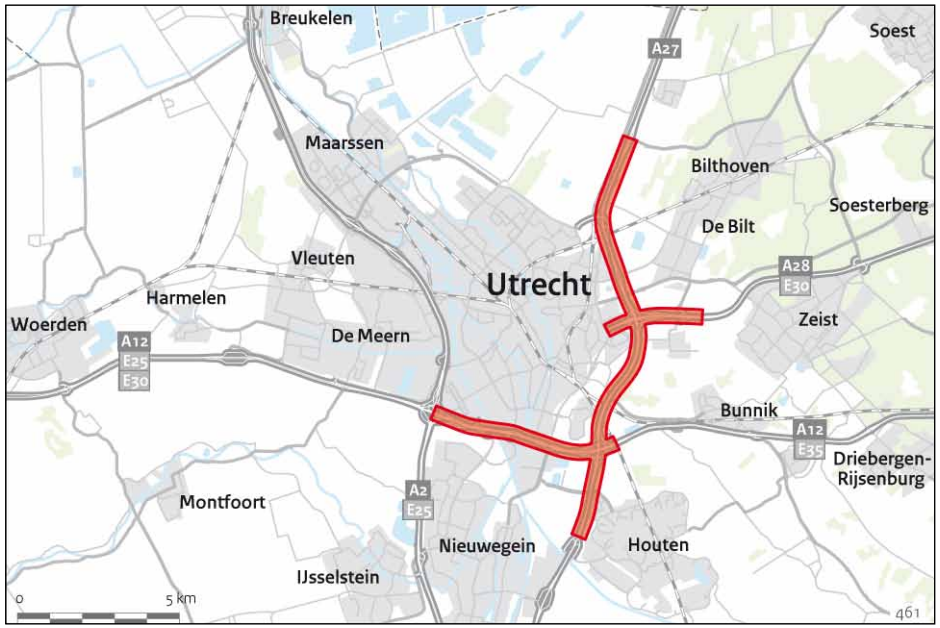
De planuitwerking is onderdeel van de regionale pakketstudie Ring Utrecht. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (ov, fiets, auto, mobiliteitsmanagement). Het Tracébesluit van de Ring Utrecht bevat onder meer:

- de uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en uitbreiding van de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, waarbij de verkeersstromen tussen deze knooppunten worden gescheiden (ontweven);
- de uitbreiding van de A12 met een extra rijstrook in beide richtingen op de parallelbaan;
- een groene verbinding over de A27 tussen de stad en het landgoed Amelisweerd.

De nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring Utrecht over het geheel genomen niet tot verslechteringen leiden en waar mogelijk een verbetering opleveren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de doelstellingen betere doorstroming, leefbaarheid en veiligheid op het hoofdwegennet.



Planning

2017: Tracébesluit
2020: start realisatie
2024-2026: openstelling

Politiek/bestuurlijk

Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2009 heeft het destijds vierledig bevoegd gezag de voorkeursrichting bepaald. Na een consultatie- en adviesronde over de milieueffectrapportage (m.e.r.) fase 1 is in december 2010 een voorkeursalternatief vastgesteld. Ook is hierbij de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag voor de A27/A12 volledig bij de minister van 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 Ontwerp-Tracébesluit in maart 2016. Op 14 december 2016 is het Tracébesluit (TB) vastgesteld. Met de vaststellen van het TB is de planuitwerking van dit project afgerond. Voor

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A27/A12 Ring Utrecht
(vervolg)

een kleine aanpassing met betrekking tot bomenkap is een wijziging in het Tracébesluit vastgesteld.

File Top 50
Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 11, 13, 15 en 29 uit de File Top 50.

Financiën
Taakstellend budget: € 1.171 mln. Artikel IF 12.03.02. Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG).

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	1.134	2024-2026
MIRT 2016	1.138	2024-2026
MIRT 2017	1.141	2024-2026
MIRT 2018	1.153	2024-2026
MIRT 2019	1.171	2024-2026
verschil	37	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	37	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase			●				
Opgave							
Oplossing							
Planning		●			●		
Financiën			●	●		●	●
Politiek/Bestuurlijk	●	●					

Toelichting op de wijzigingen

2013: In 2012 is het ontwerp versoberd om binnen het beschikbare budget te blijven. Marktpartijen zullen worden uitgenodigd om naast het Programma van Eisen zo veel mogelijk wensen van rijk en regio te realiseren. De winnende aanbieding vormt de basis voor de voorkeursvariant in het Ontwerp-Tracébesluit. Door vervlechting en versobering is het Tracébesluit gepland in 2016 en start de uitvoering in 2017. De openstelling blijft ongewijzigd: 2020.
2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de uitvoering van project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken is verschoven.
2015: Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Het taakstellend budget is aangepast.
2016: Het budget is bijgesteld vanwege een bijdrage van de regio.
2017: De mijlpalen verschuiven als gevolg van het overstappen op het NRM2016 (Nederlands Regionaal Model) en actualiseren van effectstudies ten behoeve van het Tracébesluit.
2018: Het budget is bijgesteld vanwege een bijdrage van de regio en het toevoegen van onderhoudsbudget ten behoeve van de realisatiefase.
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).

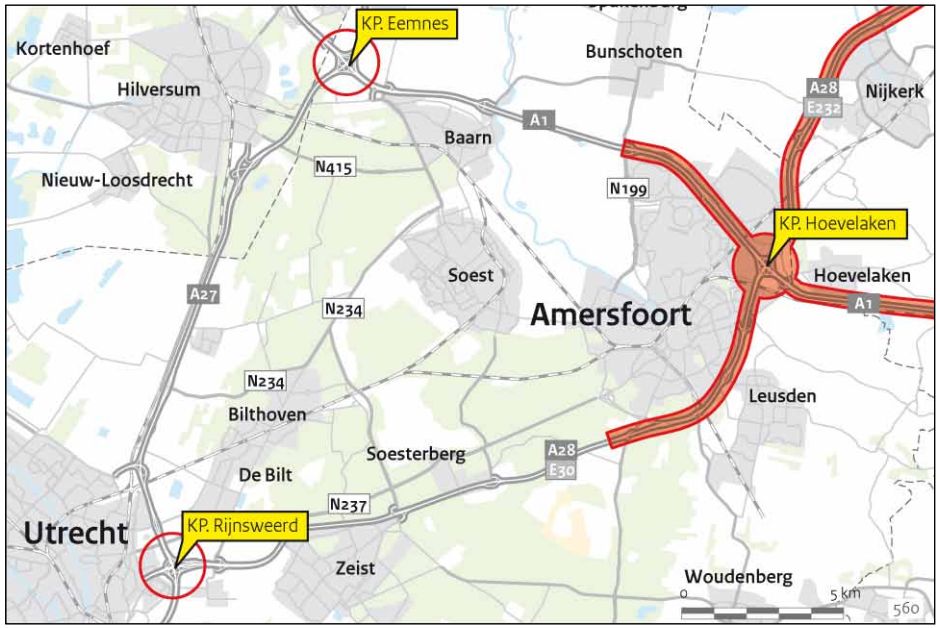
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

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

Oplossing
Dit project is onderdeel van de regionale 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 door-gaand en lokaal verkeer.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
De maatregelen dragen bij aan de verbetering van de doorstroming en de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland, waarbij een goede inpassing/vormgeving van de A1/A28 een bijdrage levert aan de verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond deze wegen.

Planning
2019: Tracébesluit
2021: start realisatie
2023-2025: openstelling



Politiek/bestuurlijk
In het BO MIRT van voorjaar 2011 is afgesproken dat wordt ingezet op vervlechting van de verdere tracé-uitwerking en de aanbesteding van de realisatie. Daarbij is een pakket van eisen en wensen het uitgangspunt. Alle benodigde afspraken tussen rijk en regio om het project te kunnen aanbesteden zijn in juni 2013 vastgelegd in een bestuursovereenkomst. De regio levert onder andere een bijdrage voor de geluidsmaatregelen en voor de verplaatsing van de verzorgingsplaats op het grondgebied van de gemeente Nijkerk.

Uitvoering
In 2012 is een Publiek-Private Comparator (PPC) uitgevoerd. Besloten is het project met een Plan, Design en Construct-contract (PD&C) uit te voeren. In het voorjaar 2014 is de aanbesteding gestart. Dit project is daarmee overgegaan naar de realisatiefase. Het project is in juni 2015 gegund. Omdat er sprake is van vroege marktbenadering (vóór het Tracébesluit) wordt er gezamenlijk met de markt een Tracébesluit opgesteld. Voorafgaand aan het vaststellen van het Tracébesluit zijn al voorbereidende maatregelen uitgevoerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
(vervolg)

File Top 50
Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 7, 10, 23, 35 en 38 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).

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	676	2020
MIRT 2014	699	2022-2024
MIRT 2015	731	2022-2024
MIRT 2016	741	2022-2024
MIRT 2017	743	2023-2025
MIRT 2018	763	2023-2025
MIRT 2019	774	
verschil	98	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	53	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	1	
2013	7	
2014	11	
2015	27	
2016	51	7%
2017	80	10%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen en Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase					●		
Opgave		●		●			
Oplossing		●		●			
Planning	●	●					●
Financiën	●	●	●	●			
Politiek/Bestuurlijk	●						

Toelichting op de wijzigingen

2013: Door de gesloten bestuursovereenkomst en de genomen voorkeursbeslissing krijgt het project een duidelijke scope. Ten tijde van het ondertekenen van de bestuursovereenkomst was nog niet definitief vast te stellen of de openbaarvervoerterminal robuust kan functioneren tot 2030.
2014: Bij de start van de planuitwerkingsfase is de planning opnieuw bekeken. In maart 2013 is een hernieuwde planning aan de Tweede Kamer gestuurd. Bij Voorjaarsnota is het projectbudget artikel 13 opgehoogd met € 6,4 mln.
2015: De budgetten voor het project zijn integraal opgenomen op artikel 17 van het Infrastructuurfonds.
2016: Bij bestuurlijk overleg in december 2014 is scope en budget aan het project toegevoegd (onder andere de bijdrage van de NS).
2017: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.
2019: De geactualiseerde planning na de gunning leidt tot een vertraging van twee jaar voor de start.

Zuidasdok

Opgave

De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en op de Zuidas versterken de toename van het aantal reizigers en de hoeveelheid verkeer. Door de opening van de Noord-Zuidlijn, de Hanzelijn en OV-Schiphol-Amsterdam-Almere (OV-SAAL) neemt het aantal reizigers op station Amsterdam Zuid toe. Daarom is een vergroting van de stationscapaciteit nodig. Daarnaast biedt de gerealiseerde spoedaanpak A10-zuid op termijn onvoldoende wegcapaciteit. Daarom is een robuuste wegverbreding nodig. Een investering in ruimtelijke kwaliteit is nodig om de Zuidas te laten uitgroeien tot een internationale toplocatie.

Oplossing

De openbaarvervoerterminal wordt uitgebreid door het vergroten van de stationscapaciteit en het realiseren van een efficiëntere overstap tussen trein, metro, tram en bus. Zo wordt deze geschikt om de toename in reizigers-aantallen 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 hoofd-rijbaan en twee rijstroken op de parallelrijbaan in beide rijrichtingen. Ter hoogte van de Zuidas krijgt de A10 een ondergrondse ligging. Voor aanpassing van de aanliggende knooppunten, zie projectblad A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Behalve aan gemeentelijke en provinciale doelstellingen draagt dit project bij aan vergroting van de capaciteit van de openbaar-vervoerterminal en aan 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 onder-tunneling ontstaat meer ruimte voor andere modaliteiten die bijdragen aan de bereikbaar-heid en wordt de leefomgeving verbeterd. Ook wordt hiermee een bijdrage geleverd aan de wens om de Zuidas te ontwikkelen tot een gemengde stadswijk.

Planning

2013: start voorbereidende werkzaamheden (vooruitlopend op het Tracébesluit)
2016: Tracébesluit
2017: gunning hoofdbouwcontract
2019: start realisatie (hoofdbouwcontract)
2028: openstelling (verschillende projecton-derdelen worden eerder opgeleverd)

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 45 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 Ontwerp-Tracébesluit (OTB) vervroegd vastgesteld. Het Tracébesluit is op 18 maart 2016 vastgesteld.

Uitvoering
De voorbereidende werkzaamheden zijn gestart. Het aanbestedingstraject is afgerond. Gunning heeft plaatsgevonden in februari 2017. De start van de bouwwerkzaamheden van het hoofdcontract is voorzien in 2019.

Financiën
Taakstellend budget: € 1.643 mln. De gemeente Amsterdam draagt hiervan € 221 mln bij, en voor de openbaarvervoerterminal draagt de provincie Noord-Holland € 81 mln en de Vervoerregio Amsterdam € 166 mln bij. Onderdeel van het taakstellend budget is tevens een subsidie van de EU van € 3 mln en bijdrage van de NS van € 67 mln voor de Brittenpassage, de Minervapassage en aanvullende commerciële voorzieningen van het station. Artikel IF 17.08. Er zijn scope-wijzigingen die hebben geleid tot verhoging van de bijdragen van partijen conform de bestuursovereenkomst uit 2012.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	1.584	2028
MIRT 2018	1.607	2028
MIRT 2019	1.643	
verschil	59	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	41	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	0	
2013	7	
2014	42	
2015	100	
2016	134	8%
2017	220	13%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning	•			•	•	•	
Financiën			•				
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2013: De startdatum van de bouw van de Oosttunnel verschuift naar medio 2014, de oplevering naar 2016. Bezien wordt of dreigende vertraging kan worden opgelost. De capaciteitsanalyse van Amsterdam CS in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is nog niet afgerond, waardoor de ontwerpkeuze voor de Oosttunnel nog niet definitief kan worden bepaald. Gezien het raakvlak met de Oostpassage en de uitvoering van de IJ-hal in 2013 en 2014 is er noodzaak vaart te maken met de besluitvorming over ontwerpkeuzes en het budget voor de Oosttunnel. De Oostpassage kan pas worden afgebouwd nadat deze tijdelijk dienst heeft gedaan als transfertunnel tijdens de verbreding en de buitendienstneming van de Oosttunnel.
2015: De Oosttunnel wacht op een integraal besluit over Amsterdam in het kader van PHS. Bij Voorjaarsnota 2014 is om die reden de bijdrage aan de Oosttunnel (€ 12 mln) ondergebracht bij PHS.
2016: De aanbesteding van de renovatie van het Cuypersgebouw is vertraagd in verband met een tekort op de businesscase Masterplan Amsterdam Stationseiland.

Amsterdam CS, Cuypershal

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling:

Ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, verbeteren van het reisgemak.

Planning

2012-2014: realisatie Middentunnel
2014-2020: realisatie Cuypersgebouw

Politiek/bestuurlijk

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

Financiën

Taakstellend budget: € 26 mln. Artikel IF 13.03.01.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Amsterdam CS, Cuypershal
(vervolg)

2017: Doordat de realisatie van de Middentunnel duurder is uitgevallen en de scope van de projectonderdelen wordt aangepast, treedt een vertraging op van twee jaar.
2018: De Middentunnel is gerealiseerd en in dienst genomen. De renovatie van de Cuypershal is een risicovol project, omdat niet volledig bekend is wat achter 120 jaar doorgevoerde aanpassingen naar voren komt. De aanpak om tot aanbesteding van het werk te komen is hierop aangepast. Dat heeft meer tijd gevergd. De geplande oplevering is hierdoor verschoven naar 2020.
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 miljoen) is overgeboekt naar de investeringsruimte (Artikelonderdeel IF 20.04).

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	37	2012-2016
MIRT 2014	38	2012-2016
MIRT 2015	26	2012-2016
MIRT 2016	26	2012-2016
MIRT 2017	26	2012-2018
MIRT 2018	26	2012-2020
MIRT 2019	26	2012-2020

verschil	11
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	4	
2013	12	
2014	14	
2015	15	
2016	16	62%
2017	17	65%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie

	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen						•	
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing		•	•				
Planning		•		•			
Financiën					•		•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2014: Door optimalisatie van het ontwerp en de complexe fasering rond het tramemplacement bij de beoogde zuidwest-stalling is de start van de realisatie vertraagd naar 2014.
2015: De beoogde stalling aan de zuidwestzijde onder het westelijke deel van het stationsvoorplein is qua bouwfasering te complex gebleken. Om de realisatie te bespoedigen en risico's beter te beheersen, is ProRail verantwoordelijk gemaakt voor de locaties in het stationsgebouw, en de gemeente Amsterdam voor de locaties daarbuiten.
2016: Er is vertraging opgetreden in de aanbesteding van de locaties in het stationsgebouw, onder meer door het monumentale karakter van het gebouw.
2017: Er is een overeenkomst gesloten tussen rijk, stadsregio en gemeente voor de realisatie van 7000 fietsparkeerplekken. Het hiervoor gereserveerde budget is toegevoegd aan de BDU en het BTW-compensatiefonds.
2018: De stalling aan de noordwestzijde is in 2016 geopend. De stalling aan de zuidoostzijde wordt in 2017 in gebruik genomen. De gemeente Amsterdam heeft inmiddels het bouwcontract voor het project De Entree inclusief de fietsenstalling gegund.

Amsterdam CS, fietsenstalling

Opgave

Bij station Amsterdam Centraal is er een tekort aan bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen. Bovendien voldoen de bestaande voor-zieningen niet aan de kwaliteitseisen van de rijksoverheid.

Oplossing

De fietsparkeervoorzieningen worden uitgebreid en verbeterd. In een eerste fase komen er op verschillende plaatsen in totaal 10.000 fietsparkeerplaatsen bij. Aan de zuidoostzijde wordt de bestaande stalling in het voormalige Postzakkengebouw vernieuwd en uitgebreid, en aan de noordwestkant wordt een nieuwe stalling gerealiseerd met plaats voor in totaal indicatief 3.000 fietsen. De overige (indicatief) 7.000 fietsparkeerplaatsen creëert de gemeente Amsterdam.

De gemeente is verantwoordelijk voor de bouw van een nieuwe fietsenstalling in het kader van het project De Entree. In dit project vernieuwt de gemeente het voorplein aan de voorkant van het station Amsterdam Centraal. De vraag naar fietsparkeerplaatsen blijkt intussen hoger dan oorspronkelijk geraamd. Rijk en regio geven in het kader van actieplan Fietsparkeren bij Stations gezamenlijk invulling aan deze opgave.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, verbeteren van het reisgemak en het verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

2011: projectbeslissing
2015: start realisatie
2016-2019: oplevering

Politiek/bestuurlijk

De gemeente Amsterdam, NS en ProRail stemmen hun vooruitzichten voor de lange termijn af op basis van het gezamenlijk masterplan. In dit kader is gezocht naar een goede en betaalbare oplossing voor het stallingenprobleem op en om het station. In het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van najaar 2013 is afgesproken dat het ministerie van IenM aan ProRail opdracht geeft om 3.000 plaatsen te realiseren in de twee inpandige fietsenstallingen in het stations-gebouw, te weten noordwest en zuidoost. De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de realisatie van de overige 7.000 stallingsplaatsen van de eerste fase op locaties buiten het stationsgebouw.

Uitvoering

Er is een overeenkomst gesloten tussen rijk, stadsregio en gemeente voor de realisatie van 7000 fietsparkeerplekken. Het hiervoor gereserveerde budget is toegevoegd aan de BDU en het BTW-compensatiefonds. De nieuwe fietsenstalling vormt onderdeel van het

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

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 miljoen) is overgeboekt naar de investeringsruimte (Artikelonderdeel IF 20.04).

Amsterdam CS, fietsenstalling
(vervolg)

project De Entree, waarvoor een integraal bouwcontract wordt aangegaan. De stalling wordt uiterlijk met de oplevering van het gehele project De Entree in 2023 geopend. De verwachting is dat dit eerder – in 2020 – het geval zal zijn. De gemeente Amsterdam verwacht eind 2018 te kunnen starten met de bouw van de stalling aan de Prins Hendrikkade als onderdeel van het project De Entree.

Financiën

Taakstellend budget: € 9 mln. Artikel IF 13.03.01. Het rijk hevelde in MIRT 2017 € 19,5 mln (prijspeil 2016, exclusief btw) over naar de gemeente Amsterdam via de BDU.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	34	2013-2018
MIRT 2014	35	2014-2018
MIRT 2015	35	2015-2018
MIRT 2016	35	2016-2019
MIRT 2017	11	2016-2019
MIRT 2018	11	2016-2019
MIRT 2019	9	2016-2019
verschil	25	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	3	
2013	3	
2014	4	
2015	5	
2016	7	64%
2017	9	82%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen	•						
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning					•		
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2013: De diepe perrons zijn in ruwbouw gereed, waardoor de risico's zijn verminderd. De aanleg van de boortunnels verloopt voorspoedig.
2017: De gemeente Amsterdam heeft de oplevering van het project uitgesteld naar 2018.

Noord-Zuidlijn

Opgave

In de regio Amsterdam liggen de werk-gelegenheidslocaties in de categorie A (VINEX) vooral in het gebied rond het Centraal Station en de binnenstad. Het gebied tussen WTC en RAI is een potentiële A-locatie. Deze A-locaties moeten met het openbaar vervoer optimaal bereikbaar zijn en blijven, en ook onderling goed met elkaar verbonden zijn.

Oplossing

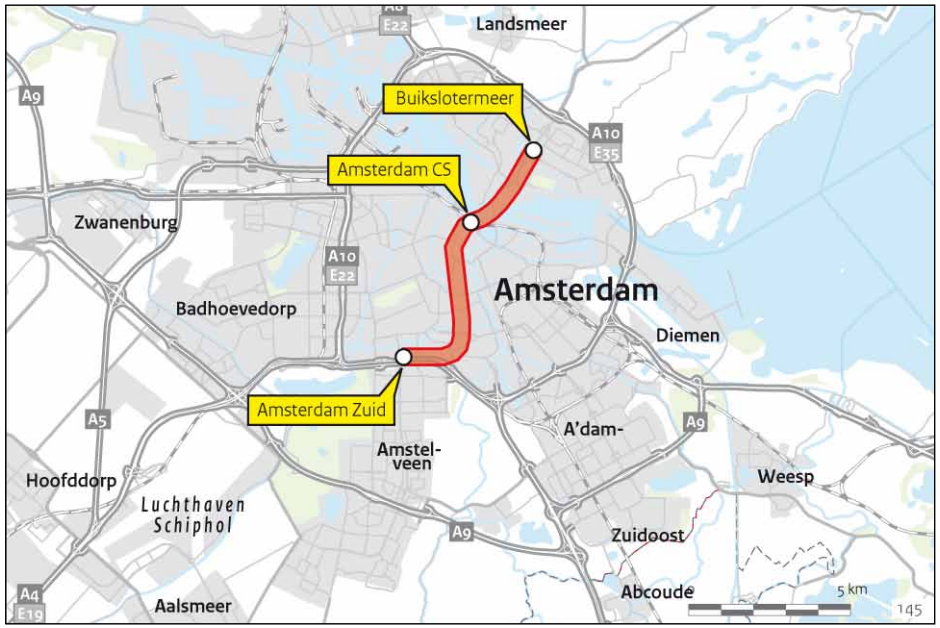
Tussen Amsterdam Buikslotermeerplein en Amsterdam-Zuid wordt een tweesporige metroverbinding aangelegd. Gelijktijdig wordt aan de achterzijde van het Centraal Station een busstation en een auto-onderdoorgang aangelegd. De dekking hiervoor komt uit het Regionet-budget.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verbeteren deur-tot-deur reistijd, verhogen van de veiligheid, en ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer. Bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam.

Planning

2003: start realisatie
2018: dienstregeling gestart op 22 juli 2018



Uitvoering

Het nieuwe busstation Amsterdam Centraal is in 2014 geopend en de Michiel de Ruijtertunnel voor het autoverkeer in 2015. De Noord/Zuidlijn is op 22 juli 2018 in dienst gesteld. De aanleg van de Noord-Zuidlijn is vrijwel gereed; er resteren nog kleinere werkzaamheden en nazorg op de gerealiseerde infrastructuur.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.187 mln (rijksbijdrage). Voor de bijdrage in de aanlegkosten van de Noord-Zuidlijn is een lumpsum beschikking (vaste bijdrage) afgegeven. Artikel IF 14.01.03.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Noord-Zuidlijn
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	1.173	2017
MIRT 2014	1.182	2017
MIRT 2015	1.185	2017
MIRT 2016	1.186	2017
MIRT 2017	1.186	2018
MIRT 2018	1.186	2018
MIRT 2019	1.187	2018

verschil	14
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	13

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	957	
2013	985	
2014	1.036	
2015	1.111	
2016	1.155	97%
2017	1.155	97%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase	•					•	
Opgave							
Oplossing					•		
Planning		•	•				
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk				•			

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2014: De planning wordt afgestemd op de uitvoering van Amsterdam Zuidasdok.
2015: De voorkeursbeslissing en de start van de uitvoering zijn uitgesteld door vertraging in de planvorming van de Stadsregio.
2016: In het kader van de besluitvorming Zuidasdok heeft het ministerie van IenW de voorkeursbeslissing van de Stadsregio voor de ombouw van de Amstelveenlijn bevestigd.
2017: Op verzoek van de stadsregio is de doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn toegevoegd aan de scope van het project.
2018: Het project is overgegaan van de planstudie- naar de realisatiefase. De vervoerregio heeft nog in 2016 de realisatiebeschikking ontvangen.

Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)

Opgave
Om het toekomstige reizigersaanbod te kunnen verwerken en de veiligheid te verbeteren moet de bestaande Amstelveenlijn worden verbeterd.

Oplossing
Tussen de Zuidas en Amstelveen-Zuid wordt de bestaande Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding die bij de Zuidas aansluit op het bestaande tram- en metronet van Amsterdam en op het spoorwegnet. De ombouw van de Amstelveenlijn draagt bij aan een betere bereikbaarheid van Amstelveen, de Zuidas en de binnenstad van Amsterdam. Ook verbetert de ombouw de verkeersveiligheid van de Amstelveenlijn door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen. De Amstelveenlijn zal worden verlengd naar Uithoorn.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Verbeteren 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
N.v.t.

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.

Financiën
Taakstellend budget: € 79 miljoen. Artikel IF 14.01.03.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	75	2019
MIRT 2014	76	2020
MIRT 2015	76	2020
MIRT 2016	77	2020
MIRT 2017	77	2020
MIRT 2018	78	2020
MIRT 2019	79	2020
verschil	4	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	4	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	5	6%
2017	12	15%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie

	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

PHS: Overweg Veenendaal Klompersteeg

Opgave

Met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) rijden de treinen op de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen met hogere frequentie. Daardoor 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

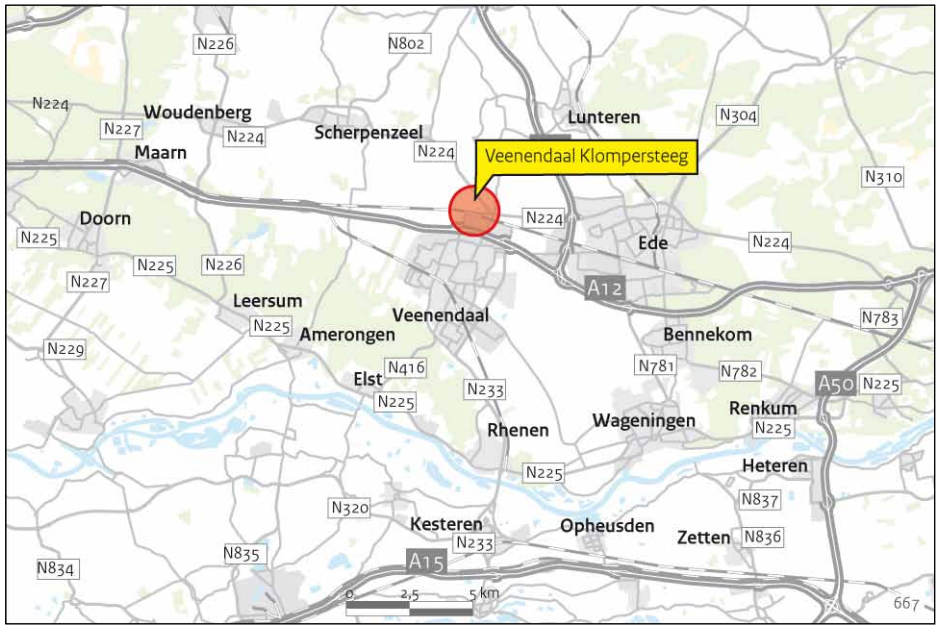
In maart 2015 is een samenwerkings-overeenkomst gesloten tussen de betrokken overheden en ProRail over de uitvoering en de financiering van het project. In februari 2018 is met de realisatie aangevangen.

Uitvoering

Uitvoering geschiedt onder aansturing van ProRail in samenwerking met gemeente Veenendaal en provincie Utrecht. Het werk is in uitvoering.

Financiën

Taakstellend budget ministerie van IenW: € 9 mln. Artikel IF 13.03.01. Er is sprake van 50% cofinanciering door de regio.



Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	9	2019
MIRT 2018	9	2019
MIRT 2019	9	2019
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	0	0%
2017	0	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase		•					
Opgave							
Oplossing							
Planning							•
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2014: De beschikking is afgegeven en het project is overgegaan naar de realisatiefase.
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.

Utrecht, tram naar de Uithof

Opgave
Het aantal reizigers tussen station Utrecht Centraal en de Uithof gaat flink toenemen. Dit komt zowel door de toename van het aantal arbeidsplaatsen in de Uithof als door de toename van het aantal treinreizigers in het algemeen. De kwaliteit en de capaciteit van het bestaande busvervoer tussen station Utrecht Centraal en de Uithof is onvoldoende om het huidige en verwachte aantal reizigers op een kwalitatief hoogwaardige manier te bedienen.

Oplossing
Utrecht kiest voor een tramverbinding, waarop later ook de bestaande sneltramlijn van Utrecht naar Nieuwegein en IJsselstein (SUNIJ-lijn) wordt aangesloten. Dit is een kwalitatief hoogwaardige oplossing die de groei van het aantal reizigers naar de Uithof kan verwerken.

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

Planning
2013: start realisatie
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 planuitwerking is uitgevoerd en de voorbereidingen voor de uitvoering zijn gestart. De gemeente Utrecht en de provincie zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het project. De subsidiebeschikking is in juni 2013 afgegeven. De provincie is gestart met de uitvoering.

Financiën
Voor de aanleg van de tram naar de Uithof is de rijksbijdrage vastgesteld op € 112 mln, exclusief btw. Artikel IF 14.01.03.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Utrecht, tram naar de Uithof
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
Projectbeslissing	110	2018
MIRT 2014	110	2018
MIRT 2015	110	2018
MIRT 2016	110	2018
MIRT 2017	110	2018
MIRT 2018	111	2018
MIRT 2019	112	2019

verschil	2
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2014	37	
2015	37	
2016	41	37%
2017	82	74%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën	•	•		•	•	•	•
Politiek/Bestuurlijk							

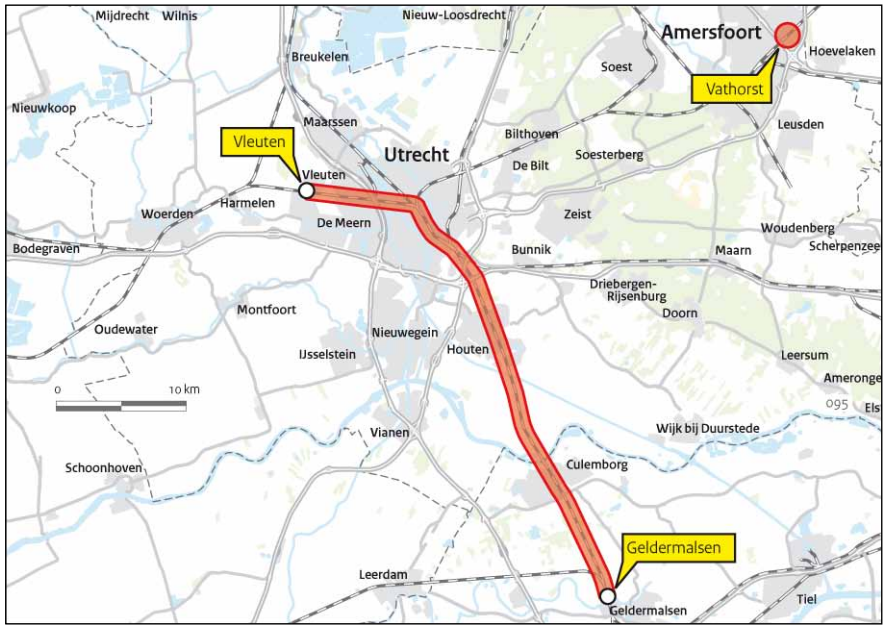
Toelichting op de wijzigingen

2013: Bij de projectbeslissing in 2004 is met de regio afgesproken dat zij zeggenschap heeft over een restbudget dat ontstaan is door het destijds schrappen van onderdelen van het project. In overleg met de regio is € 7 mlnvanuit dit restbudget toegevoegd aan het AKI-programma ten behoeve van de financiering van de overweg Leijenseweg te Bilthoven.
2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verlaagd met € 0,4 mln.
2016: Bij Voorjaarsnota 2015 is het projectbudget verlaagd met € 2,7 mln (BDU uitkering). De meeste aanbestedingen zijn gedaan en de verwachting is dat de resterende risico's opgevangen kunnen worden binnen het huidige projectbudget onvoorzien. Om die reden is het hiervoor gereserveerde budget van € 20,9 mln toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08)
2017: Vanuit het voor de regio gereserveerde restbudget is € 2,4 mln gestort in het Provinciefonds en € 0,5 mln in het BTW-compensatiefonds ten behoeve van de financiering van overwegen in Veenendaal.
2018: Op basis van het huidige risicodossier is het projectbudget onvoorzien voor het deelproject Utrecht Centraal-Utrecht Lunetten Houten verlaagd met € 12,2 mln. Dit bedrag is

Vleuten-Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1)

Opgave

De bereikbaarheid van de regio Utrecht staat onder druk. Dit komt door de ligging van de grote VINEX-locaties Leidsche Rijn, Houten Castellum en Amersfoort Vathorst en door maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Om de bereikbaarheid van de regio te garanderen, zijn maatregelen voor verkeer en vervoer noodzakelijk. Deze maatregelen hangen met elkaar samen en zijn daarom gebundeld in een pakket. Tot dit pakket behoren onder meer het Tweede Tactische Pakket-project Vleuten-Geldermalsen en het project Randstadspoor (RSS) fase 1. Bovendien is de spooruitbreiding nodig voor de capaciteit en de betrouwbaarheid van het landelijke net.



Oplossing

De oplossing wordt voorzien in:
- Vleuten-Utrecht CS: 4-sporig maken;
- Utrecht CS-Utrecht Lunetten: 6-sporig maken, inclusief twee vrije kruisingen bij Lunetten;
- Utrecht Lunetten-Geldermalsen: 4-sporig maken tussen Houten en Houten Castellum/ ARK;
- Aanleggen van de haltes Utrecht Leidsche Rijn, Houten-Zuid/Castellum, Amersfoort Vathorst, Tiel Passewaaij, Utrecht Terwijde, Utrecht Vaartsche Rijn en Utrecht Zuilen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren deur-tot-deur reistijd, 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.

Financiën

Taakstellend budget: € 911 mln. Artikel IF 13.03.01.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

toegevoegd aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08). Daarnaast is het projectbudget verlaagd met € 4,1 mln naar aanleiding van een storting in het Provinciefonds ten behoeve van de gemeente Utrecht voor de aanleg van de spoorkruising Barchman Wuytierslaan in Amersfoort, en met € 0,9 mln in verband met de hierbij behorende storting in het BTW-compensatiefonds.

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.

Vleuten-Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1)
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	956	Vanaf 2005
MIRT 2014	956	Vanaf 2005
MIRT 2015	956	Vanaf 2005
MIRT 2016	933	Vanaf 2005
MIRT 2017	930	Vanaf 2005
MIRT 2018	914	Vanaf 2005
MIRT 2019	911	Vanaf 2005
verschil	45	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	10	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	619	
2013	676	
2014	728	
2015	782	
2016	821	89%
2017	857	94%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing		•					
Planning	•			•		•	•
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2013: Op basis van de planning van de aanbestedingsprocedure zal het werk eind 2012 worden opgedragen. Ontwerp en uitvoering zijn voorzien in de periode van begin 2013 tot begin 2015. De afstemming en de maatregelen om tijdens de uitvoering van het werk de bereikbaarheid voor de scheepvaart én het wegverkeer maximaal te waarborgen, vragen extra voorbereidingstijd.
2014: De opdracht tot vernieuwing Wilhelminasluis is in februari 2013 gegund.
2016: De voortgang van de lopende uitvoeringswerkzaamheden wordt gehinderd door de complexiteit van de ontwerp-werkzaamheden. De oplevering van het werk is voorzien eind 2016/begin 2017.
2018: Er loopt een arbitragezaak tussen de provincie en de aannemer over tekortkomingen in het ontwerp. Hierdoor ontstaat vertraging.
2019: De arbitragezaak loopt langer door dan verwacht, waardoor openstelling verder vertraagd wordt naar 2020.

De Zaan (Wilhelminasluis)

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

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.

Financiën

De raming van de kosten van de vernieuwing van de Wilhelminasluis bedraagt in totaal € 39,5 mln. Het rijk verleent voor dit project een subsidie van maximaal € 13 mln aan de provincie Noord-Holland. Nadere afspraken over het subsidiebedrag en de melding van de voortgang zijn opgenomen in de subsidiebeschikking die het rijk heeft verleend. Artikel IF 15.03.01.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

De Zaan (Wilhelminasluis)
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	13	2015
MIRT 2014	13	2015
MIRT 2015	13	2015
MIRT 2016	13	2016-2017
MIRT 2017	13	2017
MIRT 2018	13	2019
MIRT 2019	13	2020

verschil	0
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	10	
2013	10	
2014	10	
2015	10	
2016	10	77%
2017	10	77%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen				•			
MIRT fase				•			
Opgave							
Oplossing	•						
Planning					•		
Financiën							•
Politiek/Bestuurlijk	•						

Toelichting op de wijzigingen

2013: Begin 2012 is er een voorkeursbeslissing genomen voor de Beatrixsluis en het Lekkanaal. Ook is er een bestuursovereenkomst gesloten tussen rijk en regio om het Lekkanaal gebiedsgericht in samenhang met regionale ontwikkelingen (onder andere haven) verder uit te werken.
2016: Omdat het project Lekkanaal / derde kolk Beatrixsluis naar de realisatiefase is overgegaan en samen met het project Verbreding Lekkanaal / uitbreiding ligplaatsen wordt uitgevoerd, is er één MIRT-blad van gemaakt.
Het taakstellend budget van beide projecten is in dit blad samengevoegd.
2017: De budgettoename is het gevolg van het toevoegen van het benodigde beheers- en onderhoudsbudget voor de omzetting in een Design, Build, Finance & Maintain-contract in 2016. De nieuwe kolk kan één jaar vroeger in gebruik genomen worden dan was gepland.
2019: Aan het budget is de reguliere index van € 6 mln toegevoegd.

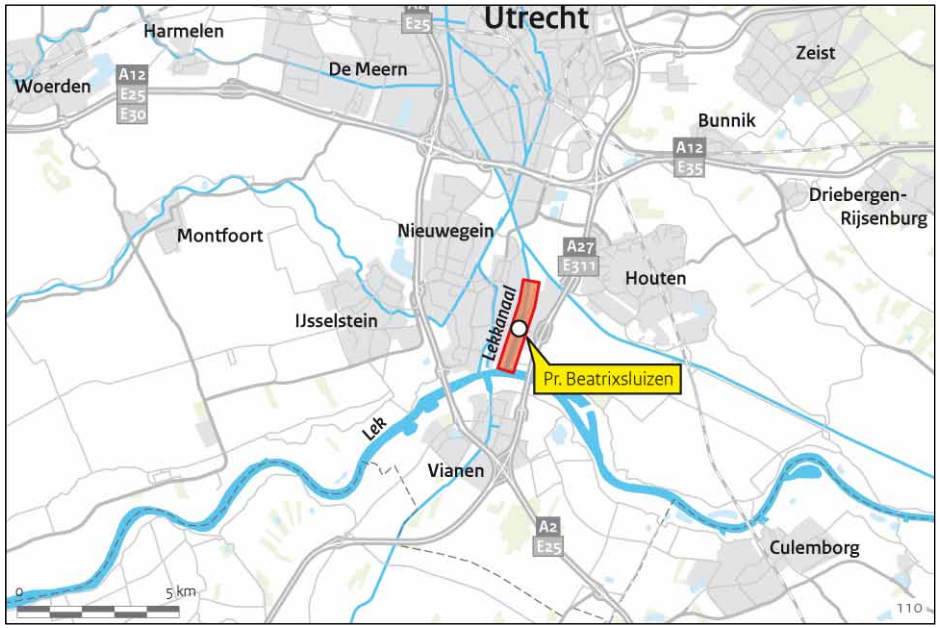
Lekkanaal: derde kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/ uitbreiding ligplaatsen

Opgave

De Beatrixsluis vormt een knelpunt voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Vervoersgegevens laten een sterke stijging van het goederenvervoer over het Lekkanaal zien. Dit gaat al voor 2020 een knelpunt vormen voor de capaciteit. Er zijn onveilige situaties door een tekort aan ligplaatsen en een verkeerde ligging van de huidige ligplaatsen. Ook gevaarlijk zijn de waterbewegingen die schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal veroorzaken. Door de zuiging geven die bewegingen vooral hinder aan afgemeerde schepen.

Oplossing

De capaciteit van de Beatrixsluis wordt vergroot met een derde sluiskolk die geschikt is voor scheepsafmetingen tot CEMT-klasse VI. De aanleg van derde sluiskolk wordt gecombineerd met een gedeeltelijke verbreding van het kanaal aan de noordzijde van de Prinses Beatrixsluizen. Het kanaal wordt verbreed voor de uitbreiding van de ligplaatsen en voor vermindering van de hinderlijke waterbeweging. Aan de rivierzijde van de Prinses Beatrixsluizen worden de ligplaatsen uitgebreid. Ook de aansluiting van het Lekkanaal op de Lek wordt verbeterd. Het Lekkanaal wordt aan de noord- en zuidzijde van de Prinses Beatrixsluizen bovendien gedeeltelijk verdiept. Deze oplossing wordt gerealiseerd in samenwerking met de regio, in combinatie met de ontwikkeling van een bedrijventerrein en in lijn met de nieuwe Hollandse Waterlinie. Aanvankelijk was er ook sprake van de aanleg van een binnenhaven in het gebied, maar daar ziet de provincie Utrecht van af.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De nieuwe sluiskolk draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling. De aanleg van extra ligplaatsen draagt bij aan de veiligheid van en de bereikbaarheid voor de scheepvaart.

Planning

2016: start realisatie
2019: openstelling

Politiek/bestuurlijk

Het Tracébesluit is in maart 2015 onherroepelijk geworden.

Uitvoering

In 2011 is een Publiek-Private Comparator (PPC) uitgevoerd. De aanbesteding is in 2014 gestart. In september 2016 is de aannemer gestart met de realisatie.

Financiën

Taakstellend budget: € 415 mln. Artikel IF 15.04.01.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Lekkanaal: derde kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/ uitbreiding ligplaatsen

(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	234	2020
MIRT 2017	405	2019
MIRT 2018	409	2019
MIRT 2019	415	2019
verschil	181	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	12	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	22	5%
2017	35	8%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie

	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)

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.

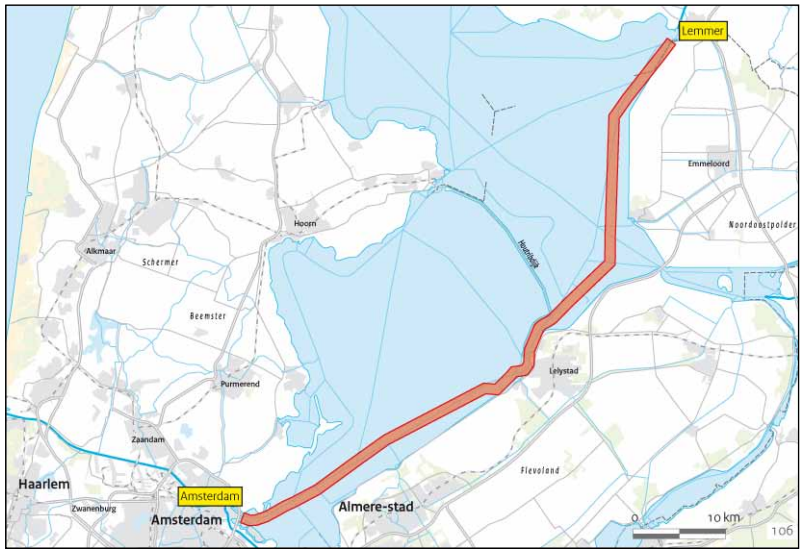
Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Het verruimen van de vaargeul draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaart-afwikkeling.

Planning
1997: start realisatie
Voor eind 2016: openstelling deeltraject 3
Overige deeltrajecten: afhankelijk van zandwinning

Politiek/bestuurlijk
Toezeggingen: Nota Transport in Balans (1997).

Uitvoering
Waar mogelijk wordt zandwinning door middel van concessies gerealiseerd. De innovatieve baggerbestekken worden op basis van Design- en Construct-contracten (D&C) uitgevoerd. Er zijn nog restopgaven op de deeltrajecten 1, 4 en 6. De intentie is deel-trajecten 1 en 4 te combineren met natuur-ontwikkeling in Markermeer-IJmeer. Op deeltraject 6 is een zandwinner actief, maar is het beoogde vaargeulprofiel nog niet bereikt.

Financiën
Taakstellend budget: € 12 mln.



Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	13	Voor 2015
MIRT 2014	12	Voor eind 2015
MIRT 2015	12	Voor eind 2015
MIRT 2016	12	Voor eind 2015
MIRT 2017	12	Voor eind 2016 (deeltrajecten 2,3,5,7,8,9,10)
MIRT 2018	12	Afhankelijk van zandwinning (deeltrajecten 1,4,6)
MIRT 2019	12	Afhankelijk van zandwinning (deeltraject 6)

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	12	
2013	12	
2014	12	
2015	12	
2016	12	100%
2017	12	100%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen				•			
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning	•						•
Financiën		•			•		
Politiek/Bestuurlijk		•	•				

Toelichting op de wijzigingen

2013: Vanwege de complexiteit van de inpassing, het daarmee samenhangende provinciaal inpassingsplan en de uitwerking van de DBFM-contractvorm is de planning vertraagd.
2014: Parallel aan het proces van ruimtelijke inpassing van de nieuwe sluis wordt de marktbenadering voor het DBFM-contract gestart.
2015: De minister van IenW heeft een Partieel Uitvoeringsbesluit (PUB) genomen, waarmee de aanbesteding en voorbereidende realisatiewerkzaamheden gestart zijn.
2016: Begin 2016 wordt naar verwachting gestart met de bouw van de zeesluis.
2017: Het budget is opgehoogd met kosten voor beheer en onderhoud vanwege de omzetting van het contract naar DBFM.
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.

Zeetoegang IJmond

Opgave

Om het toenemende aanbod van zeeschepen te kunnen ontvangen en de bereikbaarheid van de haven van Amsterdam te verbeteren, is een betere beschikbaarheid van de huidige Noordersluis noodzakelijk. Vanwege de ouderdom van de Noordersluis moet deze op enig moment worden vervangen. De wens vanuit de regio is om de schutcapaciteit te vergroten en eerdere aanleg van de sluis te realiseren.

Oplossing

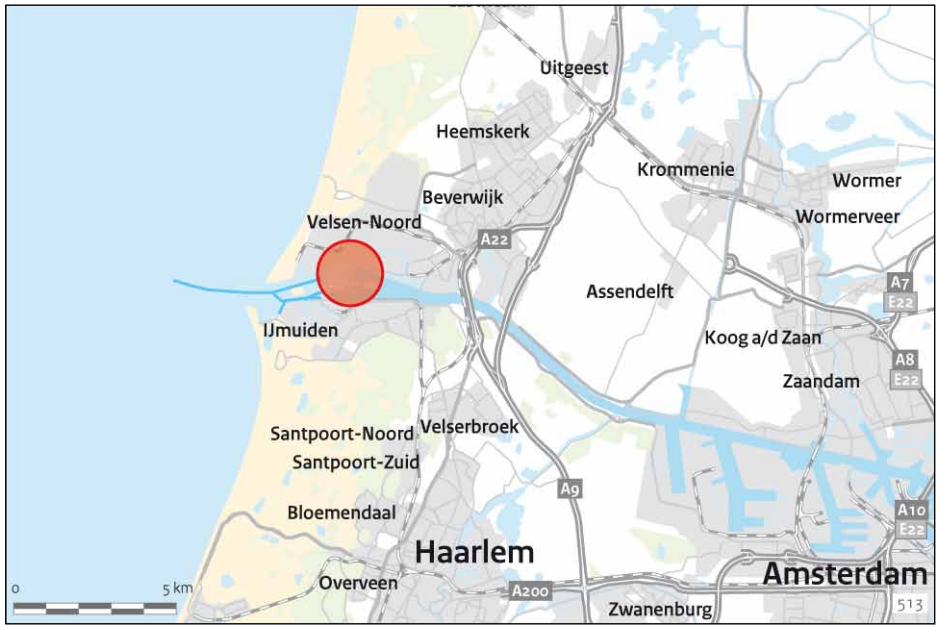
Op basis van een convenant uit 2009 is besloten tot start van de planuitwerking naar de bouw van een nieuwe, grotere sluis, die versneld wordt aangelegd. Volgens de bestuurlijke afspraak in het convenant en de voorkeursbeslissing van juni 2012 was het vertrekpunt voor de afmetingen van de nieuwe zeesluis 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.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan een 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 IenM 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 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 milieu-effect-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 beschikbaarheidsdatum te verschuiven van 31 oktober 2019 naar 25 januari 2022.

Financiën

Het totale budget is €660 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.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	660	2019
MIRT 2017	917	2019
MIRT 2018	927	2019
MIRT 2019	940	2022
verschil	280	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	27	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2017	69	7%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen		●					
MIRT fase				●			
Opgave							
Oplossing	●						
Planning				●	●		
Financiën	●		●		●	●	
Politiek/Bestuurlijk		●					

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het project Afsluitdijk is overgegaan naar de plan-uitwerking en voorbereiding van de realisatiefase. Het budget is opgehoogd met € 20 mln voor regionale ambities.
2014: In augustus 2012 is de voorkeursbeslissing genomen inzake waterbeheer Afsluitdijk (voorheen project Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk). De projecten Afsluitdijk (waterveiligheid) en Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk (ESA, waterbeheer) worden als één project uitgevoerd.
2015: In 2014 zijn de projecten Versterking Afsluitdijk en Extra Spuicapaciteit in de begroting samengevoegd.
2016: Vanwege een actualisatie in de planning is de oplevering voorzien in 2022. Het budget voor het project Afsluitdijk is overgeheveld naar de realisatiefase.
2017: Het budget is met € 17 mln verhoogd met bijdragen door regionale partijen voor het realiseren van regionale ambities. Voor het vergroten van de verkeersveiligheid van de A7 en het aanleggen van verzorgingsplaatsen is budget (€ 19,5 mln) vanuit het Infrastructuurfonds beschikbaar gesteld. De voorbereiding van dit Design, Build, Finance and Maintain-contract kost meer tijd dan voorzien, waardoor de start van de aanbesteding later is

Afsluitdijk

Opgave

Bij de tweede Landelijke Rapportage Toetsing van de primaire waterkeringen (2006) is gebleken dat de Afsluitdijk niet meer voldoet aan de wettelijke eisen voor waterveiligheid. Daarnaast is vergroting van de waterafvoer-capaciteit nodig, omdat het steeds vaker en in sterkere mate onmogelijk wordt om het peil van het IJsselmeer voldoende te beheersen. Dit als gevolg van de stijgende zeespiegel en hogere piekafvoeren van de rivieren. Het project Afsluitdijk garandeert tot ten minste 2050 de veiligheidseis van 1:10.000 per jaar (eerste stap van de aanpak tot 2100) en het kunnen handhaven van de huidige peil-dynamiek op het IJsselmeer.

Oplossing

De scope van het project bestaat uit:
- het versterken van het dijklichaam volgens het principe van een overslagbestendige dijk, met een groene uitstraling (vegetatie);
- het versterken van de bestaande spui- en schutsluizen Den Oever en Kornwerderzand;
- het (gefaseerd) vergroten van de afvoer-capaciteit van het bestaande spuicomplex Den Oever.

Bijdrage aan oplossing beleidsdoelstelling

De versterking van de Afsluitdijk en de vergroting van de waterafvoercapaciteit dragen bij aan de bescherming tegen hoogwater.

Planning

2018: start realisatie
Voorzien wordt dat de Afsluitdijk in 2022 weer aan de normen voor waterveiligheid en doelen voor waterbeheer voldoet.

Politiek/bestuurlijk

In 2011 is met de Structuurvisie Toekomst Afsluitdijk de voorkeursbeslissing vastgesteld voor de waterveiligheid. Het gaat om maat-regelen om de dijk en de kunstwerken op orde te brengen en er wordt ruimte geboden aan de ontwikkeling van regionale ambities voor duurzaamheid, natuur, recreatie en toerisme. Tegelijkertijd hebben het rijk en de decentrale overheden in een bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over de samenwerking bij de realisatie van de regionale ambities. In augustus 2012 is de voorkeursbeslissing genomen voor het vergroten van de afvoer-capaciteit. In februari 2016 heeft de minister het definitief Rijksinpassingsplan gepubliceerd.

Uitvoering

Rijkswaterstaat is begin 2012 gestart met de planuitwerking. De projectopdracht omvat het opleveren van een projectbeslissing en de voorbereiding van de realisatie.
Het DBFM-contract is in 2018 gegund.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

dan voorzien. De oplevering blijft gepland in 2022.
2018: Het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor meerjarig onderhoud en financieringskosten van het project.

Afsluitdijk
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 1.571 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 Afsluitdijk is dit gebeurd in MIRT 2019.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2016	831	2022
MIRT 2017	869	2022
MIRT 2018	921	2022
MIRT 2019	1.571	2022
verschil	650	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	40	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	0	
2013	0	
2014	0	
2015	1	
2016	5	1%
2017	10	1%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterkwaliteit**
Ministerie **IenW en EZK**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave					•		
Oplossing			•				
Planning				•	•	•	
Financiën					•	•	
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project Hoornse Hop is overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase.
2016: Het project Marker Wadden is een jaar vertraagd.
2017: Het budget is opgehoogd met € 6 mln als gevolg van het combineren met een maatregel uit de Kaderrichtlijn Water (KRW). De realisatie van Luwtemaatregelen Hoornse Hop gaat niet door. Afhankelijk van de uitkomsten van de verkenning naar alternatieve maatregelen kunnen vanaf 2018 verdere stappen worden gezet (planfase, realisatie).
2018: De planuitwerking van het project Hoornse Hop is stopgezet. Het project is doorgestart als verkenning onder de naam Project Ecologische Maatregelen Markermeer (EMM). Het budget van project EMM is verlaagd na loskoppeling van de KRW-opgaven (€ 6 mln). Hierdoor is het resterend realisatiebudget circa € 9 mln. Het rijk heeft een extra bijdrage gegeven aan het project Marker Wadden van € 7 mln.

Markermeer-IJmeer

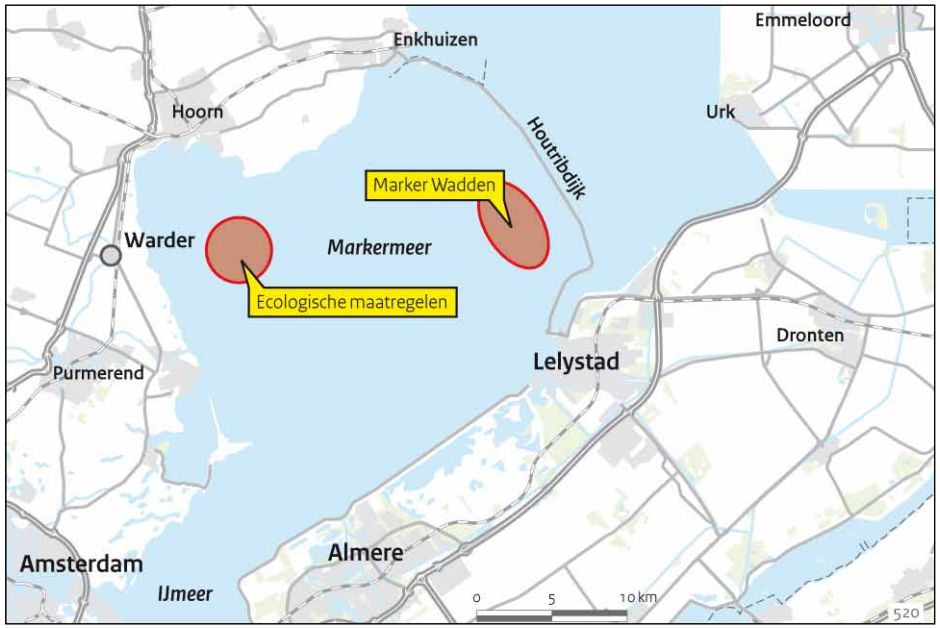
Opgave

De ecologische kwaliteit van het Markermeer en het IJmeer is in de jaren 90 van de vorige eeuw fors achteruit gegaan. De doelen uit Natura 2000 en de Kaderrichtlijn Water worden niet bereikt. De ambitie is om de kwaliteit te verbeteren voor natuur, recreatie en landschap. In de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) is een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) geschetst. Het TBES gaat uit van een gefaseerde aanpak van natuurmaatregelen en ruimtelijke ontwikkelingen.

Oplossing

Het onderzoeksprogramma Natuurlijker Markermeer-IJmeer is eind 2015 opgeleverd.

Ecologische Maatregelen Markermeer (verkenning)
Een van de maatregelen om in het Markermeer-IJmeer een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) te creëren, was de Luwte¬maatregel 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.



Eerste fase Marker Wadden (realisatie)
In dit project wordt – gefaseerd in de tijd – met behulp van slib uit het Markermeer een moerasland aangelegd met een bijbehorend onderwaterlandschap. Dit levert een bijdrage aan de ecologische kwaliteit van het gebied en aan de verbetering van watergebonden recreatie en economische ontwikkeling. In mei 2016 zijn de eerste delen van de Marker Wadden boven water zichtbaar geworden. Begin 2017 is opdracht gegeven voor de aanleg van extra eilanden die horen bij het ontwerp voor Eerste Fase van Marker Wadden. De oplevering is voorzien in 2020.

Bijdrage aan oplossing beleidsdoelstelling

De projecten dragen bij aan de verbetering van de waterkwaliteit en de borging van voldoende zoetwater in de toekomst. Daarnaast wordt de toepassing van slimme (preventieve) maatregelen en projecten onder andere ter verbetering van Nederlandse waterexpertise gestimuleerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterkwaliteit**
Ministerie **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
2020: Marker Wadden gereed

Financiën

Ecologische Maatregelen Markermeer:
Totaal voorbereiding: € 1,1 mln
Totaal realisatie: € 9 mln
€ 6 mln rijksbijdrage;
€ 1,5 mln provincie Noord-Holland;
€ 1,5 mln provincie Flevoland.
Artikel DF 2.02.02.

Marker Wadden:
€ 19 mln 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.

	Ecologische Maatregelen Markermeer		Marker Wadden (Rijksbijdrage door EZ/EZK en IenM/IenW)	
Jaar *	Budget	Oplevering	Budget	Oplevering
MIRT 2015	8	2021-2022	30	2020
MIRT 2016	8	2021-2022	30	2020
MIRT 2017	17	2021-2022	30	2020
MIRT 2018	10	2021-2022	37	2020
MIRT 2019	11	2021-2022	38	2020
verschil	3		8	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0		0	

Ecologische Maatregelen Markermeer

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2017	0	0%

Marker Wadden

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2017	36	95%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Zuidwest-Nederland

Visie

Hoofdopgaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Opgavenkaart

Projectenkaart

Infographic

Project- en programmabladen

Zuidwest-Nederland

De regio Zuidwest-Nederland bestaat uit de provincie Zeeland en de provincie Zuid-Holland met een focus op het verstedelijkte gebied tussen Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam en Dordrecht, het stedelijke deel van het Groene Hart en de Zuidwestelijke Delta. De opgaven in het kader van het Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta en het Deltaprogramma op en rond de Zuid-Hollandse eilanden en in het laaggelegen deel van West-Brabant worden ook bij deze regio betrokken.

Visie

Zuidelijke Randstad

In de Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad van november 2013 hebben rijk, provincie, metropoolregio Rotterdam-Den Haag en steden gezamenlijk hun ambitie voor 2040 verwoord: de Zuidelijke Randstad is en blijft in 2040 een Europese economische topregio en de internationale concurrentiekracht wordt daartoe versterkt. Om dat te bereiken is een richtinggevend perspectief geschetst met drie samenhangende strategieën met bijbehorende opgaven.

De eerste strategie heeft een sterk economisch georiënteerde focus. 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, het Greenport Netwerk 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.

Een belangrijk onderdeel van de economische aantrekkelijkheid van de Zuidelijke Randstad, is de beschikbaarheid en betaalbaarheid van woningen in Zuid-Holland voor het aantrekken en huisvesten van (toekomstige) medewerkers die het bedrijfsleven nodig heeft. Het realiseren van voldoende en bij de vraag passende woningen heeft daarom hoge prioriteit in Zuid-Holland. Bij het versterken en versnellen 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 er speciale aandacht voor verdichting rondom knooppunten van openbaar vervoer.

Om de stadscentra, de woonwijken, de werkplekken en de landschappen te kunnen benutten is goede en snelle bereikbaarheid voor de dagelijkse verplaatsingen binnen het 'daily urban system' een voorwaarde. De ambitie daarbij vormen een duurzame bereikbaarheid van de belangrijkste toplocaties, woon- en werkgebieden binnen de regio en het bieden van kansen voor mensen in de regio Rotterdam-Den Haag. De bereikbaarheidsopgave wordt in samenhang bekeken met de grote woningbouwopgave in Zuid-Holland. Hiertoe zijn rijk en regio gezamenlijk het gebiedsgerichte programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag gestart. Daarbinnen stellen ze prioriteiten in de brede bereikbaarheidsopgaven, in samenhang met ruimtelijk-economische ontwikkelingen en leefbaarheidsaspecten, en ontwikkelen ze maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn. Om de nieuwe economie te faciliteren, zijn robuuste en betrouwbare (inter)nationale verbindingen nodig met andere regio's in binnen- en buitenland via spoor, lucht, vaarweg, buis en weg, voor personen en goederen.

De tweede strategie beoogt het gestalte geven aan een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied van Leiden tot en met Dordrecht. In de stedelijke centra in Rotterdam, Den Haag, Leiden, Delft en Dordrecht zijn in 2040 (top)voorzieningen voor onderwijs en cultuur gebundeld. Door ontmoeting en interactie ontstaat nieuwe economische dynamiek met daaraan gekoppeld een grote diversiteit aan woonwijken, werklocaties en regionale voorzieningen, zoals in Zoetermeer en Gouda. Het gebied heeft aantrekkelijke en toegankelijke metropolitane landschappen, zoals Hof van Delfland, Duin-Horst-Weide, IJsselmonde, de kustzone, wateren en parken.

Het metropolitaan stedelijk gebied kenmerkt zich in 2040 door beschikbare en betaalbare woningen, een betrouwbaar en aantrekkelijk openbaarvervoersysteem, goede fietsverbindingen, een optimaal benutte wegenstructuur en snelle en betrouwbare

Zuidwest-Nederland

(inter-)nationale verbindingen tussen het metropolitaan stedelijk gebied en andere regio's. Het gebied kenmerkt zich eveneens door een landelijk gebied met veen-, kust- en deltalandschappen dat internationaal wordt gewaardeerd. Hier zijn woningen, werklocaties en voorzieningen met bijzondere kwaliteiten voorzien die niet in het metropolitaan stedelijk gebied te realiseren zijn. Ook is er in de nabijheid ruimte voor groen, natuur en recreatie. Het gebied vormt een essentiële schakel in keten van de biobased economy.

De derde strategie staat voor een duurzame leefomgeving, waarbij de lucht- en de waterkwaliteit zich met de internationale standaarden kunnen meten. Er wordt gewerkt aan een duurzaam mobiliteits-systeem, 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 grond-stoffen (circulaire economie) en een grotendeels duurzame energievoorziening.

Zuidwestelijke Delta

Vanuit de duurzaamheidsdriehoek (People, Planet, Profit) is duidelijk wat de kapitalen van Zeeland zijn: een prettig woon- en leefmilieu voor bewoners en bezoekers, grote ecologische waarden en kansrijke economische potenties, enerzijds op en in het water (diep vaarwater, binnenvaartroutes, aquacultuur), anderzijds op het land (ontwikkelruimte, energie-opwekking, toeristische aantrekkingskracht). De centrale ambitie is om de economische potenties van Zeeland verder te laten groeien binnen een veilige, gezonde en veerkrachtige Delta, met behoud van het aangename woon- en leefklimaat.

Bij de verdere uitwerking en doorvertaling van de opgaven wordt gewerkt vanuit het duurzaamheidsprincipe: voorkomen dat ontwikkelingen in het ene kapitaal ten koste gaan van de andere kapitalen en zoeken naar synergie. Deze werkwijze en de samen-werking tussen rijk en regio in het kader van het Uitvoerings- en Deltaprogramma passen geheel in de werkwijze van het MIRT.

Het actieprogramma dat voortvloeit uit het recente rapport van de Commissie Economische Structuurversterking en Werkgelegenheid, onder leiding van de heer Balkenende, versterkt de visie zoals hiervoor beschreven.

De regio Zuidwest-Nederland levert zo haar bijdrage aan de nationale ambitie dat Nederland in 2040 in de top 10 van de meest concurrerende economieën in de wereld staat.

Hoofdopgaven

De context waarbinnen overheden werken, verandert structureel: beperktere investeringsmiddelen, veranderende en complexer geworden vraagstukken, andere demografische uitgangspunten en onzekerheid over toekomstige ontwikkelingen. Er zit energie in de markt en in de rest van de samenleving. Burgers, ondernemers en wetenschappers ontwikkelen creatieve en innovatieve initiatieven. Dit vraagt om een andere manier van (samen)werken met over-heden, markt en samenleving en om een uitnodigend perspectief dat initiatieven van markt en samenleving stimuleert en richting geeft aan het (gezamenlijk) overheidshandelen.

Zuidelijke Randstad

In de Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad (AGZR) zijn drie strategieën ontwikkeld om het richtinggevend perspectief voor de Zuidelijke Randstad te faciliteren. De hoofdopgaven komen hieruit naar voren.

Strategie 1

Zuidelijke Randstad

De hoofdopgave voor dit gebied is de overgang (transitie) naar nieuwe economie en het vergroten van de samenhang met de diensteneconomie, gekoppeld aan bewezen en opkomende economische sectoren in de Zuidelijke Randstad. Belangrijke impulsen daarvoor zijn het versterken van de Zuid-Hollandse kennisas, het verbeteren van de aansluiting van onderwijs en arbeidsmarkt en het vormen van allianties tussen bedrijfsleven en kennisinstellingen rond nieuwe producten en diensten.
De overheden zetten samen met bedrijfsleven en kennisinstellingen in op het vergroten van de regionale spin-off van de mainport Rotterdam. Dit doen ze met een integrale benadering van de opgaven die gekoppeld zijn aan de haven en havengerelateerde sectoren, inclusief het maritieme cluster (Rotterdam World Port). Ook zetten ze in op het versterken van de mondiale regiefunctie van de greenports en het verbinden van de greenports aan de mainports Rotterdam en Schiphol door een geïntegreerd logistiek netwerk op nationaal niveau, en op het stimuleren van cross-overs tussen mainport Rotterdam en greenport, zodat de topsectoren Energie, Agri & Food en Logistiek elkaar verder versterken. In het voorjaar van 2017 hebben de Greenports, ministeries, provincies, bedrijfsleven en kennisinstellingen samen de Verklaring Impulsagenda Greenports 3.0 ondertekend. Hiermee is gezamenlijk de ambitie uitgesproken om samen transities door te voeren om de uitgangspositie van de greenports te verbeteren, waaronder klimaatneutrale tuinbouw, modernisering van het teeltareaal en het optimaliseren van het bestaande synchromodaal versnetwerk in samenwerking met de mainports.
Ook is het streven om het aantal internationale bedrijven en instellingen gekoppeld aan de profielen Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht en Rotterdam World Port uit te breiden.

Zuidwestelijke Delta: havengerelateerde economie en Logistieke Delta

Ook voor de economie van Zeeland vormt de havengerelateerde economie een zeer belangrijke drager. De opgave is het optimaal laten functioneren en doorontwikkelen van deze sector en daarmee de overheidsinvesteringen in het fysiek-ruimtelijke domein optimaal te laten renderen. Het gaat hier over de ontwikkeling van (water-gebonden) bedrijvigheid, opslag en overslag van goederen, logistiek en grote chemieconcerns met innovatieve biobased toepassingen (gebruik van groene grondstoffen). Om de internationale concurrentiepositie van de bedrijven te versterken, het regionale vestigingsklimaat aantrekkelijker te maken en bij te dragen aan

Zuidwest-Nederland

duurzame groei van de industrie wordt samengewerkt binnen het programma Smart Delta Resources (SDR).

De genoemde sectoren zijn belangrijk voor de werkgelegenheid en indirect voor het draagvlak voor voorzieningen, en bieden tegenwicht aan de optredende bevolkingskrimp in met name Zeeuws-Vlaanderen. De zeehavens (Vlissingen, Terneuzen) liggen strategisch en aan diep vaarwater. In een aantal sluizencomplexen in de delta tekenen zich capaciteitsproblemen voor de binnenvaart af.
De voorziene grensoverschrijdende projecten zoals Seine Nord versterken dit proces. Het rijk hecht aan het uitvoeren van de afspraken voor het verder ontwikkelen van de Logistieke Delta, conform de visie op de toekomst van de Zuidwestelijke Delta. Dit als afsluiting van de MIRT-verkenning Antwerpen-Rotterdam (MIRT-VAR, vastgelegd in het rapport Dynamische Delta 2020-2040). Het op orde houden en doorontwikkelen van goede achterlandverbindingen hoort daarbij. In het actieprogramma van de Commissie Economische Structuurversterking en Werkgelegenheid is de meerwaarde van samenwerking tussen zeehavens beschreven. De komende periode wordt daar invulling aan gegeven.

Strategie 2

Zuidelijke Randstad
De opgave is het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied door het stimuleren van interactie en verstedelijking en het optimaliseren van de bereikbaarheid en de groenblauwe structuur.

De woningmarkt is sterk aangetrokken. Voor het versterken van de agglomeratiekracht Zuid-Holland is het van belang de bouw van voldoende en passende woningen te versnellen. Daarvoor moeten onder meer knelpunten in de woningproductie worden weggenomen. Tot 2040 lijkt de nu bekende plancapaciteit op nationaal niveau waarschijnlijk voldoende, maar er zijn nog een aantal knelpunten te overwinnen die de regio niet kan oplossen zonder de hulp van het rijk. Rijk en regio werken hieraan samen. In het kader van het MIRT, zoals met het gebiedsgericht programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag, werken rijk en regio vanuit wederkerigheid gezamenlijk aan het versterken van de stedelijke regio's in Nederland. Het streven is de verstedelijking in dit gebied te concentreren langs de hoofdassen van het ov om de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties in samenhang te brengen met een schaalsprong in het regionale ov-systeem.

Het benutten van elkaars kwaliteiten en voorzieningen staat daarbij voorop. De unieke ligging van Zuidwest-Nederland, de aanwezigheid van waardevolle landschappen samen met een mooie mix aan stedelijke milieus, plus de aanwezigheid van het havencomplex en de greenport, maken van Zuidwest-Nederland een veelzijdig gebied met veel potentieel. Daarom wordt gewerkt aan een goede connectiviteit en bereikbaarheid tussen gebieden in de regio en met relevante regio's in binnen- en buitenland.

Zuidwestelijke delta: duurzame verstedelijking
Het Stedennetwerk Z4 (Goes, Middelburg, Terneuzen en Vlissingen) streeft naar concentratie van verstedelijking en (boven) regionale voorzieningen. Zowel bij woon- als werklocaties wordt nadrukkelijk de ladder voor duurzame verstedelijking gehanteerd en wordt herstructurering en zorgvuldig ruimtegebruik gestimuleerd. Bij de beschreven verstedelijkings- en economische opgaven moet een relatie worden gelegd met de demografische ontwikkelingen: zowel plaatselijke krimp als de afname van de beroepsbevolking wegens vergrijzing (arbeidsmarktbeleid en onderwijs). Gewerkt moet worden aan een robuuste ruimtelijke structuur. Naast verbetering van de woningvoorraad en werklocaties en versterking van aantrekkelijke binnensteden en culturele voorzieningen betreft het ook versterking van de grensoverschrijdende samenhang.

Strategie 3

Zuidelijke Randstad
Het stimuleren van een circulaire economie en een duurzame energie- en zoetwatervoorziening en het minimaliseren van de gevolgen van overstroming vormen de opgaven voor de Zuidelijke Randstad. De overheden zetten samen met kennisinstellingen en bedrijfsleven in op een duurzame leefomgeving en een circulaire economie. Daarbij gaat het om de transitie naar een biobased economy, het sluiten van ketens en de overgang naar duurzame mobiliteit.

De uitdaging is het ruimtelijk mogelijk maken van de energietransitie, het vergroten van de zelfvoorzienendheid voor het opwekken van energie en het ontwikkelen van een warmtenet. Vanuit het waterdomein is het belangrijk om duurzaam en doelmatig gebruik te maken van zoetwater en te streven naar 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: wateropgave in relatie tot een duurzame, economisch vitale en veilige delta
Voor de gehele Zuidwestelijke Delta ligt er een wateropgave als gevolg van klimaatverandering: het in duurzame balans met economie en ecologie garanderen van de waterveiligheid – ook voor de Randstad – in relatie tot de zeespiegelstijging en extreem hoge rivierafvoeren en het borgen van duurzaam zoetwater. In de ruimtelijke ordening wordt conform de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie meer dan ooit rekening gehouden met de klimaatverandering en mogelijke effecten daarvan (overstromingen, extreme neerslag, droogte en hittestress). In de topsector Water staan water- en deltatechnologie voorop: getijdenenergie, multifunctionele dijken en innovaties in zandsuppleties, als showcase voor de rest van de wereld.

Zuidwest-Nederland

Zuidwestelijke Delta: Energie
Bij de topsector Energie speelt Zeeland een rol bij energielevering (centrales, windparken, water/getijden) en transport via goede verbindingen naar de rest van Nederland. In Zeeland en op en rond de Zuid-Hollandse eilanden zijn voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie aangewezen en wordt het hoofdenergienetwerk (380kV) tussen Borssele en Midden-Brabant compleet en robuust gemaakt.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Zuidelijke Randstad
Strategie 1 concentreert zich op de gebieden die van belang zijn voor de economie en het verdienvermogen. Dit zijn de dragers van de welvaart in Zuidwest-Nederland en Nederland.

Rotterdam World Port: het vergroten van het verdienvermogen en van activiteiten met toegevoegde waarde van de Rotterdamse haven, inclusief het maritieme cluster, voor heel Zuidwest-Nederland vraagt om een integrale benadering en samenwerking met het bedrijfsleven.

Greenports (Westland-Oostland, Boskoop en Duin- en Bollenstreek): het versterken van de mondiale regie van de greenports vraagt om verbeteringen en bundelingen in het logistiek systeem en om regionale innovatie door kennisdeling en samenwerking.

Den Haag als Internationale Stad van Vrede en Recht: er wordt ingezet op de versterking van de internationale zone en het 'central innovation district'. Deze inspanningen geven Den Haag een sterke internationale positie op het gebied van safety and security.

Zuid-Hollandse kennisas, van Leiden via Den Haag en Delft naar Rotterdam: versterken en vernieuwen van sterke sectoren in Zuidwest-Nederland vraagt om versterking van de kennisas, verbetering van de aansluiting van onderwijs en arbeidsmarkt, en facilitering van samenwerking en initiatieven van kennisinstellingen en bedrijfsleven.

Strategie 2 concentreert zich op het metropolitaan stedelijk gebied van Leiden tot en met Dordrecht en van Den Haag tot en met Gouda, dat van belang is voor wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit, water, recreatie en natuur. Het betreft zowel de stedelijke centra en knooppunten in samenhang met een goede bereikbaarheid als het landelijk gebied daaromheen.

Strategie 3 behelst het stimuleren van een circulaire economie en van duurzame energie- en zoetwatervoorziening en het minimaliseren van de gevolgen van overstromingen en richt zich op Zuidwest- Nederland als geheel. De Adaptieve Gebiedsagenda kunnen de overheden niet alleen uitvoeren. Daar is iedereen voor nodig: bedrijven, kennisinstellingen, betrokken inwoners. Er liggen kansen om beter samen te werken, om de energie uit de samenleving beter te benutten, om onnodig blokkerende regelgeving weg te nemen, om slim opgaven en oplossingen aan elkaar te verbinden en om beschikbare middelen en menskracht van alle betrokken partijen zo effectief mogelijk in te zetten. Dat is wat er onder andere wordt bedoeld met adaptief werken. De uitvoering van de Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad wordt jaarlijks aan de orde gesteld tijdens het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar.

Zuidwestelijke Delta: natuur en landschap
Het tot stand brengen en beschermen van het Natuurnetwerk Nederland, inclusief de Natura 2000-gebieden, is een opgave in de MIRT-agenda. Binnen de kaders die het rijk stelt, begrenzen, ontwikkelen, beschermen en onderhouden de provincies het Natuurnetwerk met de juiste ruimtelijke, water- en milieucondities. De realisatie van het Natuurnetwerk draagt bij aan het behalen van Europese doelen, zoals de Europese Kaderrichtlijn Water. Het rijk is als beheerder wel verantwoordelijk voor het beheer van de Deltawateren, de Voordelta en de Vlakte van Raan.

Zuidwestelijke Delta: deltawateren en kust
Dankzij de Deltawerken is de waterveiligheid in de Zuidwestelijke Delta sterk verbeterd. De water- en de natuurkwaliteit zijn echter verslechterd door het grotendeels wegvallen van getijdendynamiek en natuurlijke zoet-zoutovergangen. 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 verbindingen worden 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.

De ontwerp-Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer (RGV) beschrijft de wenselijkheid en de haalbaarheid van het terugbrengen van beperkt getij in de Grevelingen en van een zout Volkerak-Zoommeer. Beide bekkens zijn ook betrokken bij de Verkenning Grote Wateren die samen met het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit in 2017 is uitgevoerd. Deze verkenning heeft in kaart gebracht wat nodig is om de grote wateren ecologisch gezond en toekomstbestendig te maken. Het resultaat daarvan is betrokken bij de besluitvorming over de verdeling van het extra geld dat in het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III beschikbaar is gesteld voor natuur en waterkwaliteit. Dat heeft ertoe geleid dat het rijk extra middelen beschikbaar heeft gesteld voor de verbetering van de waterkwaliteit in de Grevelingen. Hiermee is de gezamenlijke financiering met de regio voor de Grevelingen rond. In 2018 start de voorbereiding van de planuitwerking, waarbij ook de mogelijkheden van een combinatie met een getijdencentrale worden onderzocht.

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 de ontwikkeling van nieuwe natuur. Deze opgave dient ook ten goede te komen aan het Nationale Park Oosterschelde. Voor de Westerschelde geldt eveneens

Zuidwest-Nederland

een natuurherstelopgave. Bij dit alles moet er ook ruimte zijn voor recreatievaart, binnenvaart en zeevaart.

De Nederlandse Westerschelde en de Vlaamse Zeeschelde vormen samen het Schelde-estuarium. Vlaanderen en Nederland werken in de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC) aan een Agenda voor de Toekomst voor een integrale en duurzame ontwikkeling van het Schelde-estuarium. Deze toekomstagenda is in 2014 gestart met een eerste onderzoeksprogramma. In 2018 maakt de VNSC samen met de stakeholders de balans op van het eerste onderzoeksprogramma. In 2018 vindt ook de tweede evaluatie plaats van de Vlaams-Nederlandse samenwerking in het Schelde-estuarium. Het eindrapport wordt naar verwachting in het voorjaar van 2019 aangeboden aan het Vlaamse en het Nederlandse parlement.

Bij de sluizencomplexen van Volkerak, Krammer en Kreekrak valt de wateropgave samen met een mogelijke capaciteitsopgave voor de binnenvaart. Het deelprogramma Kust van het Deltaprogramma werkt aan een langetermijnvisie (Nationale Visie Kust) op de wijze waarop de ruimtelijke ontwikkeling hand in hand kan gaan met een duurzame veiligheidsstrategie voor de kust. Het strand en de duinen vormen in de eerste plaats een natuurlijke verdediging tegen overstromingen.

Om het veiligheidsniveau op orde te houden is ervoor gekozen om de zandige kust te laten meegroeien met de zee door middel van zandsuppleties. Om mee te kunnen groeien met de zeespiegelstijging is een groter suppletievolume nodig. Hierbij is ook aandacht voor de economische kant van de kustzone. Een voldoende breed strand, kwaliteitsverbetering van de verblijfsrecreatie en mogelijkheden voor seizoensverlenging zijn belangrijk voor de Zeeuwse Kust.

De provincie Zeeland stelt samen met de Noordzeekustgemeenten, natuur- en milieuorganisaties, toeristische belangenorganisaties, ZLTO, Rijkswaterstaat en het waterschap een Zeeuwse kustvisie op. Hierin staan drie opgaven centraal voor de Noordzeekust: behoud en versterking van de dijken en stranden, de natuur- en landschapswaarden en de toekomst van de recreatiesector. De definitieve visie is een bouwsteen voor het beleid en de uitvoeringsagenda van de Zeeuwse overheden en de samenwerkende partijen. Hiermee wordt invulling gegeven aan het Nationale Kustpact.

Rijk en regio starten in 2018 met het opstellen van een 'natte' gebiedsagenda voor de Zuidwestelijke Delta. De inzet is het natuurlijk en het economisch kapitaal in evenwicht met elkaar te ontwikkelen, binnen de randvoorwaarde van waterveiligheid. De inhoud van de gebiedsagenda komt tot stand door co-creatie van overheden, terreinbeheerders, havenbedrijven, recreatieondernemers, schippers, visserij, energieproducenten en andere belanghebbenden.

Zuidwestelijke Delta: Sloegebied & Kanaalzone

De Westerscheldehavens van Terneuzen (Kanaalzone) en Vlissingen (Sloegebied) zijn zeehavens van nationaal belang en vormen samen de derde zeehaven van Nederland. Goede toegang vanuit zee, vaarweg en land is essentieel voor het benutten van de economische potentie van de Zuidwestelijke Delta. De toegankelijkheid van de Scheldehavens vanuit zee heeft blijvende aandacht vanuit een duurzame balans tussen de belangen van een veilig, toegankelijk en natuurlijk Schelde-estuarium.

Centraal staat verder de multimodale bereikbaarheid voor de binnenvaart en de aansluiting op het Trans-European Transport Network (TEN-T). De investeringen in de sluis bij Terneuzen, de Sluiskiltunnel, de N62 en de Seine-Scheldeverbinding dragen bij aan het concept Logistieke Delta. Binnen de havengebieden liggen kansen voor logistiek, chemie (biobased economy), energie, offshore- en maintenance-activiteiten. Hiervoor wordt aansluiting gezocht bij het topsectorenbeleid. In de topsector Chemie liggen kansen voor het samen met West-Brabant uitbouwen van de biobased economy, het verder verduurzamen van het productieproces en het ontwikkelen van groene bouwstenen voor hoogwaardige producten.

Naast optimale multimodale achterlandverbindingen (N62/A58, buisleidingen, spoor en binnenvaart) zijn een duurzaam bedrijventerreinbeleid, stimulering van de binnenvaart en 'containerisatie' de opgaven voor en ambities van het zeehavengebied, waarbij onder meer bedrijven in de haven verder integreren door meer gebruik te maken van elkaars (rest)producten (programma Smart Delta Resources). In het kader van een optimale achterlandverbinding zijn twee goede binnenvaartroutes essentieel voor de ontwikkeling van de Logistieke Delta: ten eerste de route via de Rijn-Scheldeverbinding naar Antwerpen en ten tweede de Midden-Zeelandroute (onderdeel van de Europese as Rotterdam-Parijs) via de Krammersluizen en het Kanaal door Zuid-Beveland, aansluitend op het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Deze verbindingen maken ook deel uit van de internationale corridor Rotterdam-Antwerpen-Parijs. De Volkeraksluizen maken deel uit van beide verbindingen. Op basis van de MIRT-verkenning capaciteit Volkeraksluizen is besloten op korte termijn quick wins uit te voeren en de wachttijden te monitoren, en op langere termijn de sluizen uit te breiden met een extra sluiskolk voor de beroepsvaart.

In 2016 hebben Zeeland Seaports , PORTIZ en de Zeeuwse Milieufederatie – ondersteund door de provincie Zeeland – de Duurzaamheidsambitie 2030 voor de Zeeuwse havens ondertekend. Dit bevat een samenhangend pakket van economische én ecologische ontwikkelingen en doelen in de haven. Denk aan verbetering van de infrastructuur, verlaging van de uitstoot van fijnstof, natuurontwikkeling, CO_2-reductie en meer hergebruik van grondstoffen en reststoffen.

Zuidwest-Nederland

Link naar de Adaptieve agenda Zuidelijke Randstad

https://www.leerplatformmirt.nl/mirt+in+de+regio/zuidwest-nederland/1076738.aspx

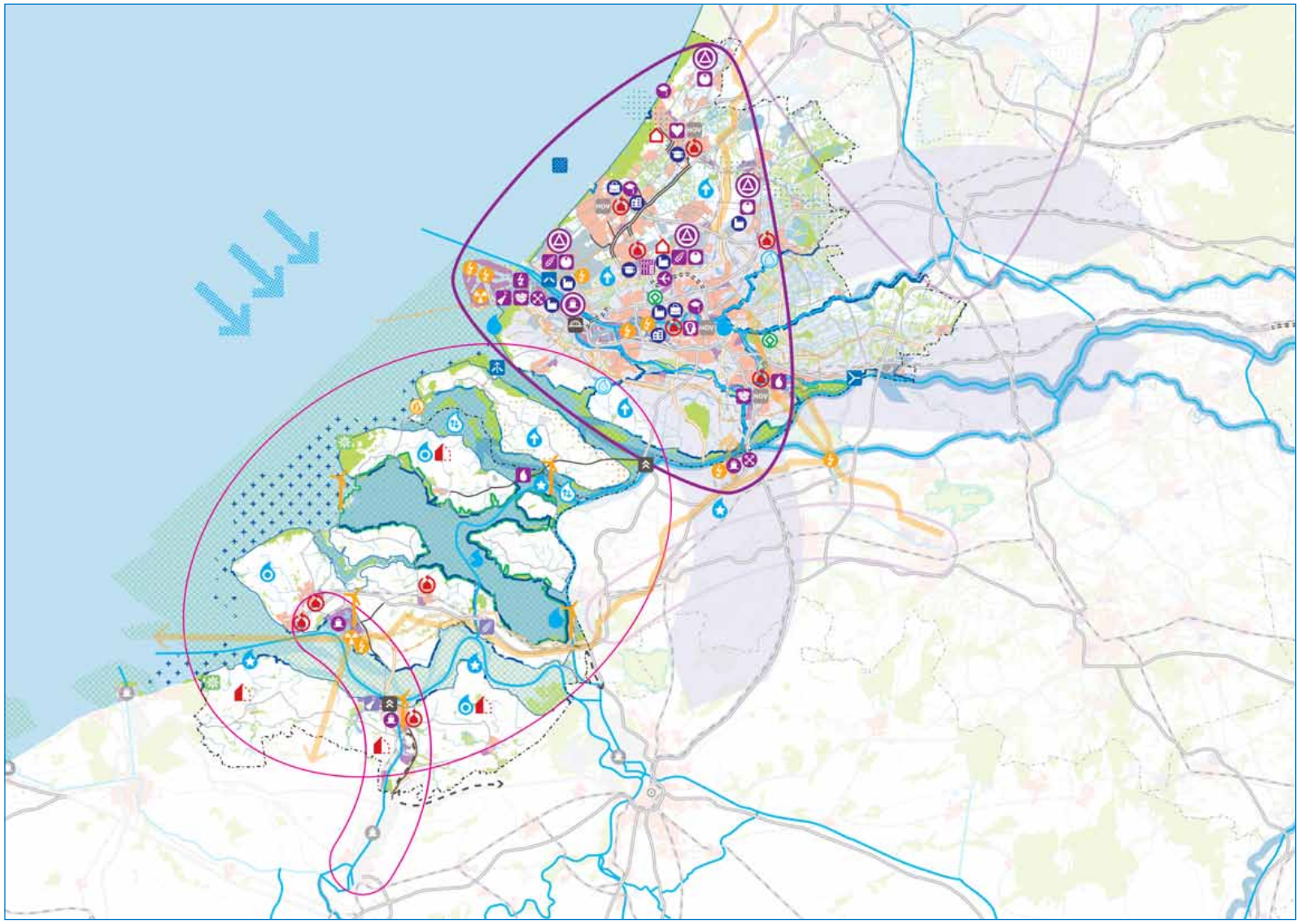
https://www.leerplatformmirt.nl/mirt+in+de+regio/zuidwest-nederland/890540.aspx?t=MIRT-onderzoek+Bereikbaarheid+Rotterdam+-+Den+Haag

Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS)

In de bestuurlijke intentieverklaring Ruimtelijke Economische Ontwikkelstrategie (REOS) van juni 2016 hebben de Noordelijke en Zuidelijke Randstad, de Brainport Eindhoven en het rijk afspraken gemaakt over het gezamenlijk versterken van de internationale concurrentiekracht van deze economische kerngebieden en van Nederland. Partijen richten hun beleidsinzet op een beperkt aantal toplocaties (campussen, functiegemengde zakencentra, transformatiegebieden, productielandschappen) in de drie gebieden, op het versterken van de inbedding van deze toplocaties in de (inter) nationale en stadsgewestelijke netwerken en op verdichting rond knooppunten van openbaar vervoer. Zo wordt de agglomeratiekracht versterkt en wordt vervoerwaarde opgebouwd, zodat de investeringen in de infrastructuur effectiever worden. De toplocaties uit strategie 1 en die van REOS komen grotendeels met elkaar overeen, alleen is REOS soms wat specifieker. In de Zuidelijke Randstad gaat het om de volgende toplocaties: Leiden Bio-Science Park, TIC-Delft, Den Haag Central Innovation District/Internationale Zone, Binnenstad Rotterdam, Rotterdam Makers District, en mainport en greenports Zuidelijke Randstad.

Zuidwest-Nederland Opgavenkaart

< Ga naar legenda



Zuidwest-Nederland Opgavenkaart

< Ga terug naar de kaart

Zuidwest-Nederland Projectenkaart

MIRT Onderzoek
1 Corridor Rotterdam - Antwerpen (CRA)

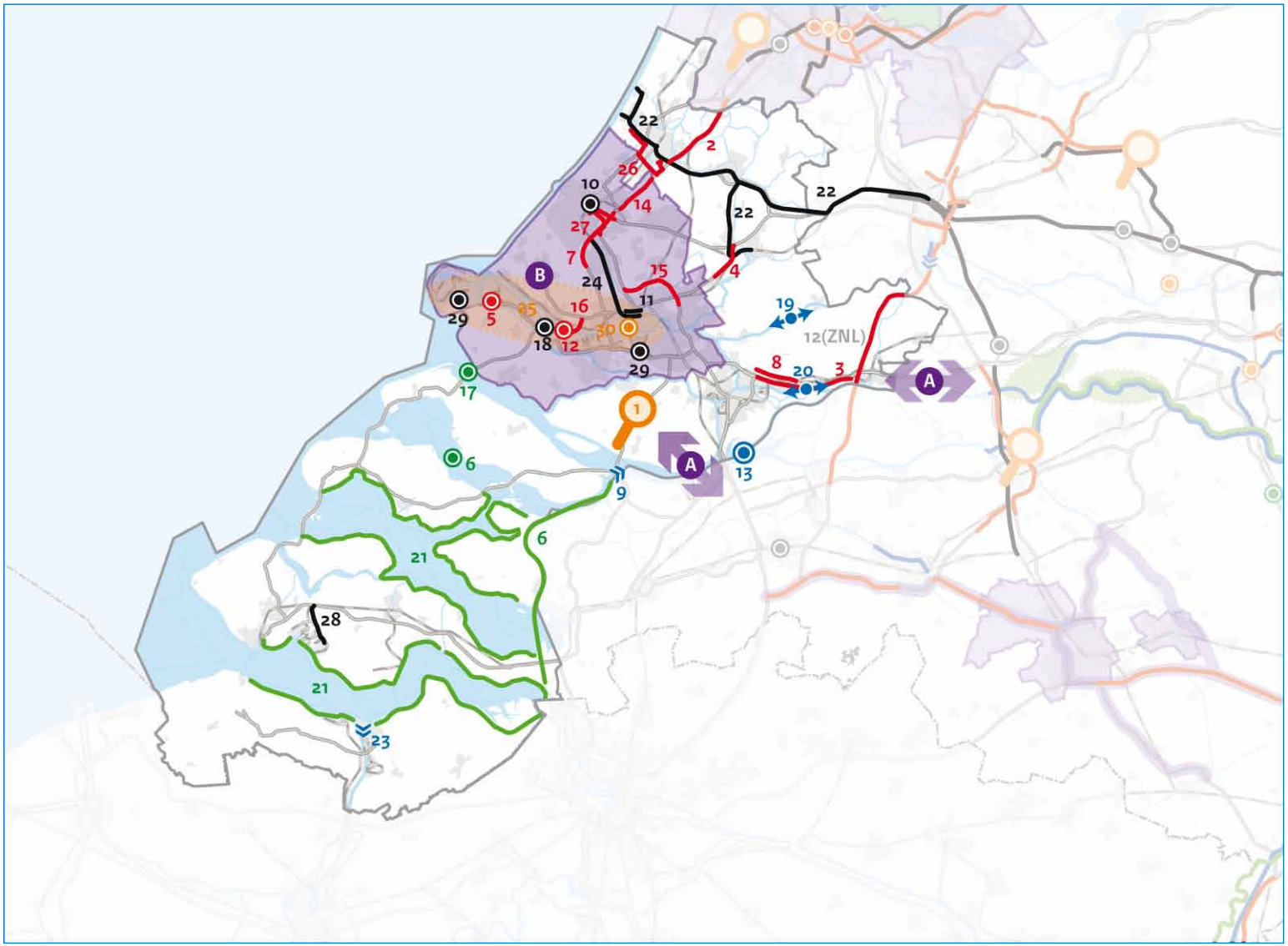
Verkenning
2 A4 Burgerveen - Leiden
3 A15 Gorinchem - Papendrecht
4 A20 Nieuwerkerk aan de IJssel - Gouda
5 N15 Suurhoffburg
6 Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer

Planuitwerking
7 A4 Haaglanden - N14
8 A15 Papendrecht - Sliedrecht
9 Capaciteit Volkeraksluizen
10 Den Haag CS, perronsporen 11 en 12
11 Sporen Schiedam - Rotterdam
12 Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding
13 Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep - Dordtsche Kil

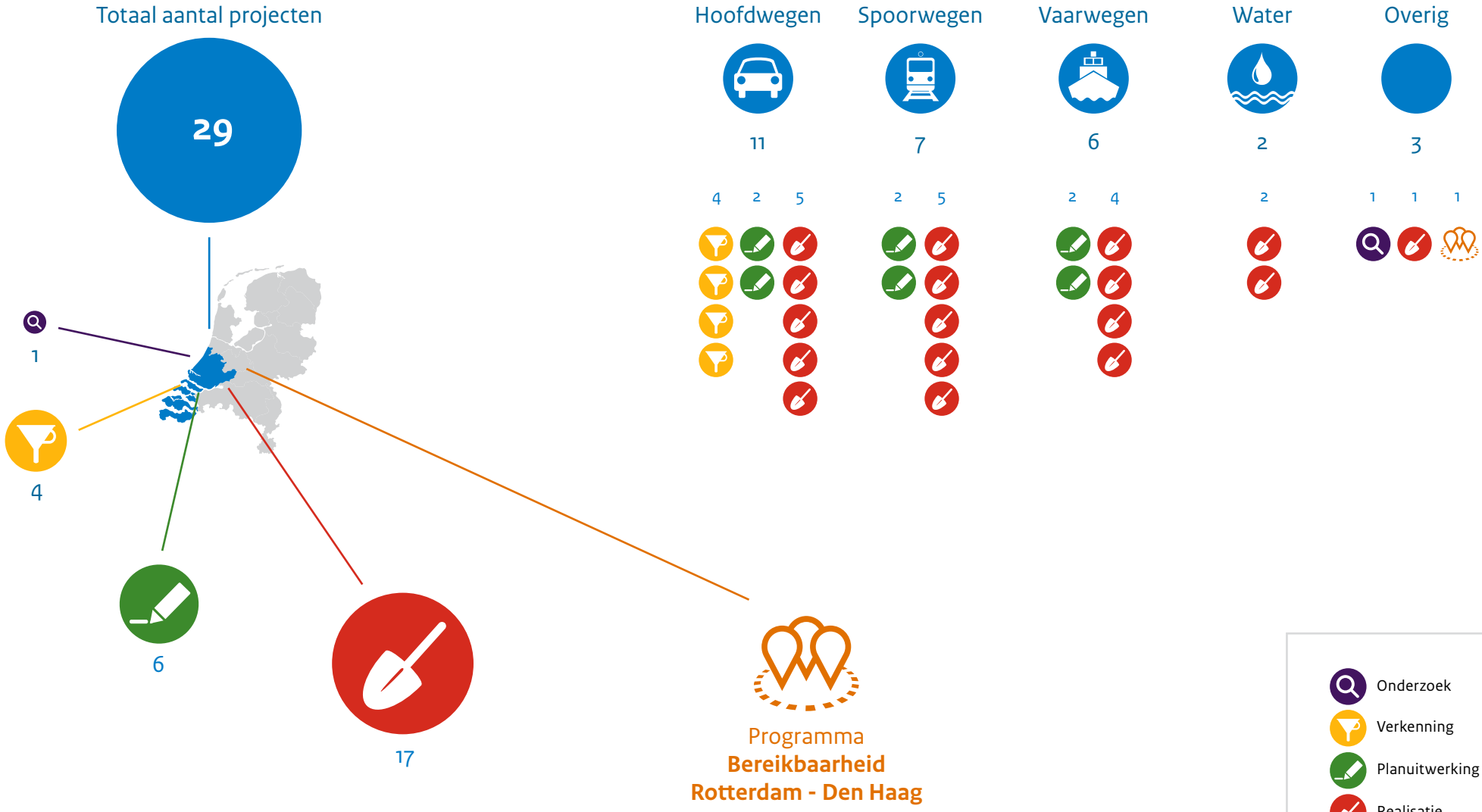
Realisatie
14 A4 Vlietland - N14
15 A16 Rotterdam
16 A24 Blankenburgverbinding
17 Besluit beheer Haringvlietsluizen
18 Calandbrug (Theemswegtracé)
19 Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek
20 Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedes
21 Vooroeververdediging en Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
22 HOV-net Zuid-Holland Noord
23 Nieuwe Sluis Terneuzen
24 PHS Rijswijk - Rotterdam
25 Project Mainportontwikkeling Rotterdam
26 Rijnlandroute
27 Rotterdamsebaan
28 Sloelijn + geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
29 Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte
30 Stadshavens Rotterdam

Programma's

A Programma Goederencorridor Zuidoost
B Programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag



Zuidwest-Nederland Infographic



Gebied **Zuidwest-Nederland**
Fase **Programma**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen			•	•	•	•	•
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2016: De planning van de kwartiermakerfase is vastgesteld.
2017: De kwartiermakersfase is afgerond en de gecombineerde analyse- en oplossingsrichtingfase is gestart.
2018: Het MIRT onderzoek is in de zomer van 2017 afgerond.
2019: Het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma is van start gegaan.

Programma
Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag

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 bereikbaarheids-opgaven. De nieuwe aanpak betekent dat bereikbaarheidsopgaven, waar dit relevant is, worden opgepakt in samenhang met de ruimtelijke opgaven in het gebied en met duurzaamheid. 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.

Opbouw van het programma

Dit programma is door een besluit in het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT van 15 maart 2018 gestart. Onderdeel van het programma zijn twee pre-verkenningen (Oeververbindingen regio Rotterdam en Schaalsprong regionale mobiliteit CID/ Binckhorst). Verder wordt er gewerkt aan drie gebiedsuitwerking: Voorne-Putten, Zoetermeer – Rotterdam – Den Haag en de Ruimtelijk Logistieke invulling Greenport 3.0 Westland. Tot slot wordt in de Werkplaats Metropolitaan OV, Ruimte en Duurzaamheid een integrale strategie van ruimtelijk-economische intensivering en versterking van het ov ontworpen.

Betrokken partijen

Het bereikbaarheidsprogramma is een samenwerking tussen het rijk, de provincie Zuid-Holland en de metropoolregio Den Haag-Rotterdam en de gemeenten Rotterdam en Den Haag.

MIRT-projecten onder dit programma

Onder dit programma vallen nog geen formele MIRT Onderzoeken, MIRT-verkenningen, planuitwerkingen of realisatieprojecten.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen						•	
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2018: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Corridor Rotterdam - Antwerpen (CRA)

Aanleiding en doel

Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2016 is afgesproken dat rijk en regio een MIRT Onderzoek starten op de corridor Rotterdam-Antwerpen naar de ontwikkelkansen op het gebied van (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**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							●
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2019: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma
Goederen-vervoercorridors Oost en Zuioost

A15 Gorinchem - Papendrecht

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 groei-scenario. 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 meest effectief 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.

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

2018: startbeslissing
2020: voorkeursbeslissing
2021: Ontwerp Tracébesluit
2022: Tracébesluit

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 32 en 42 uit de File Top 50.

Financiën

Door het Rijk is € 302 mln gereserveerd voor de verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem. Daarnaast draagt de provincie Zuid-Holland € 30 mln bij.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					●		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Gouda

Opgave

De A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Gouda vervult een cruciale rol in de bereikbaarheid van Rotterdam (Haven), Greenport, Westland-Oostland en Greenport Boskoop. Door het toenemende verkeersaanbod komt de bereikbaarheid van deze economisch belangrijke locaties steeds verder onder druk te staan. De A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Gouda kent flinke problemen met de doorstroming en de verkeersveiligheid. Op nationaal niveau is dit wegvak een grote bottleneck in de doorstroming tussen Rotterdam en Utrecht. De opgave is de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid duurzaam te verbeteren.

Oplossing

De oplossing ligt in de uitbreiding van de wegcapaciteit (verbredingen) en overige aanvullende maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het verkorten van de reistijd en het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijd op de A20 tussen Rotterdam en Gouda.

Planning

Februari 2017: startbeslissing
2018: bestuurlijk voorkeursbeslissing
2020: Tracébesluit
2023-2026: realisatie
Vervroeging van de realisatie is mogelijk als er afspraken kunnen worden gemaakt over voorfinanciering door de provincie Zuid-Holland.

Betrokken partijen

Verkenning wordt uitgevoerd onder leiding van het ministerie van IenW in nauwe samenwerking met de bestuurlijke partners uit de regio.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 4 en 9 uit de File Top 50.

Financiën

In het MIRT is € 178 mln gereserveerd voor de verbreding van de A20 in de periode 2023-2026. Dit betekent niet dat dit bedrag ook volledig voor het project wordt ingezet.

Bij het vaststellen van de voorkeursbeslissing en het bijbehorende maatregelenpakket zal een taakstellend budget voor de maatregelen worden vastgesteld.

Gebied	**Zuidwest-Nederland**
Onderwerp	**Hoofdwegen**
Ministerie	**IenW**
Fase	**Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							●
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2019: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A4 Knooppunt Burgerveen – N14

Opgave

Naar aanleiding van 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 onderzoek verricht naar de effecten van het doortrekken van de derde rijstrook op de hoofdrijbaan. De conclusie van dit onderzoek was dat de problemen alleen goed aangepakt worden als de capaciteit op het traject tussen Burgerveen en Leidschendam in beide richtingen wordt vergroot.

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.

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 in 2019
2020: Ontwerp-Tracébesluit
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 2, 18, 20 en 24 uit de File Top 50.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							●
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2019: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

N15 Suurhoffbrug

Opgave

De Suurhoffbrug ligt in de N15 over het Hartelkanaal en vormt een cruciale verbinding tussen de Maasvlakte en het achterland; het betreft dus een verbinding van nationale economische waarde. Door de ontwikkeling van de Maasvlakte wordt een forse verkeers-toename op weg, vaarweg en spoor verwacht. 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. Een nieuwe wegverkeersbrug is dus noodzakelijk.

Oplossing

In het BO MIRT Zuidvleugel van najaar 2016 is daarom 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 veilige oplossing te onderzoeken.

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

September 2017: startbeslissing
2019: voorkeursbesluit
2021: vergunningverlening

Betrokken partijen

Havenbedrijf Rotterdam, ProRail, de gemeente Rotterdam, Ambtelijk/bestuurlijke kamer Zuid-West, 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 wegverkeersbrug voor de lange termijn.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning						•	
Financiën						•	
Politiek/Bestuurlijk						•	

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: De aangepaste scope heeft tot herijking van de planning en financiën geleid. Het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit zijn vertraagd en het taakstellend budget is verhoogd.

A15 Papendrecht – Sliedrecht

Opgave

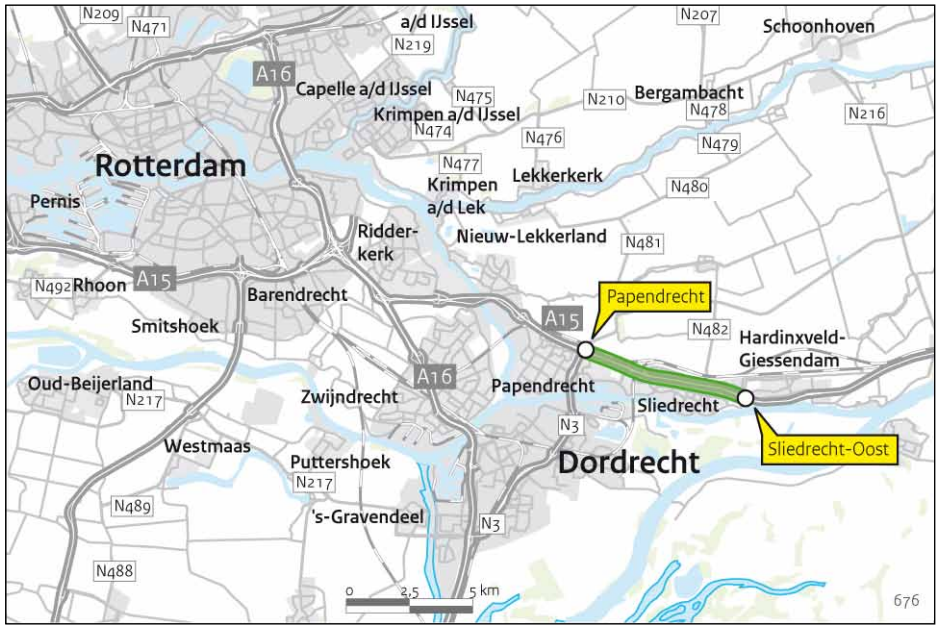
De A15 is zowel een belangrijke regionale verbinding voor de Zuidvleugel als een belangrijke achterlandverbinding voor de Haven van Rotterdam. De congestie op de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht leidt tot grote economische schade. Daarnaast veroorzaakt de congestie steeds meer (ongewenst) sluipverkeer op het onderliggend wegennet van gemeenten langs de A15 (onder andere de N214), waardoor er een minder aantrekkelijk woonklimaat voor bewoners ontstaat. Ook leidt de congestie tot verkeers-knelpunten 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

2017: Ontwerp-Tracébesluit
2018: Tracébesluit
2018: start realisatie
2018-2020: openstelling

Politiek/bestuurlijk

Op 12 oktober 2015 is een bestuursovereen-komst gesloten tussen het rijk, de provincie Zuid-Holland en de regio Drechtsteden. In het voorjaar van 2017 is de scope in de bestuurs-overeenkomst gewijzigd: in plaats van een spitsstrook op de zuidbaan wordt nu een permanente rijstrook aangelegd.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 26 en 43 uit de File Top 50.

Financiën

Het taakstellend budget is € 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 het rijk € 8,8 mln. Artikel IF 12.03.02.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

A15 Papendrecht – Sliedrecht
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	6	2018-2020
MIRT 2018	15	2018-2020
MIRT 2019	16	2018-2020
verschil	10	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase						•	
Opgave							
Oplossing							
Planning							•
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

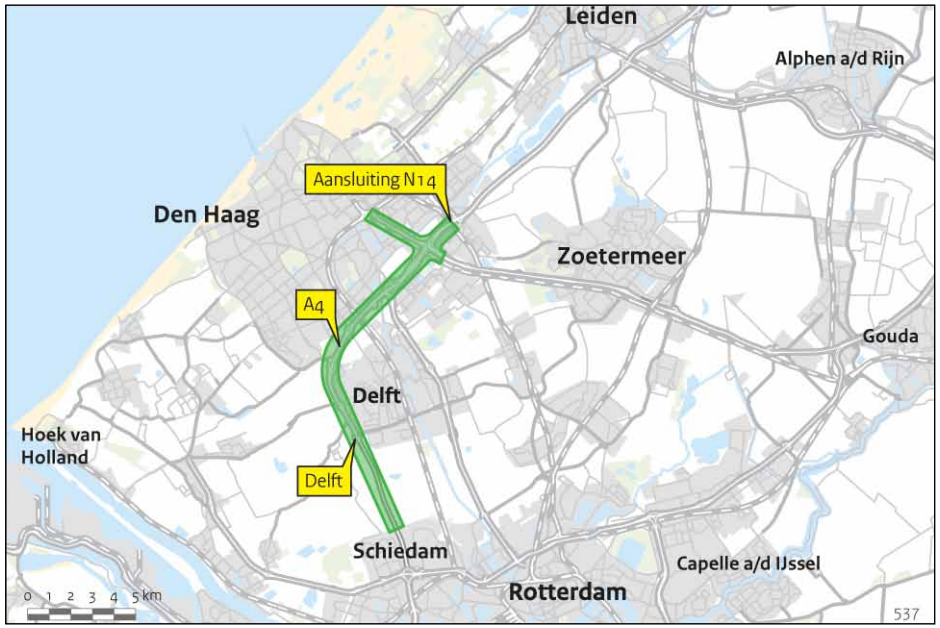
Toelichting op de wijzigingen

2018: De planuitwerking A4 Passage Den Haag (inclusief de werkzaamheden aan de N14) is gestart.
2019: Ter voorbereiding van het Tracébesluit zijn de uitgangspunten van de Rijksstructuurvisie (A4 Poorten en Inprikkers) uit 2012 gevalideerd. Vanwege de technische en verkeerskundige complexiteit kost dit meer tijd dan verwacht. Deze vertraging heeft geen consequenties voor de realisatieplanning.

A4 Passage Den Haag

Opgave

Uit een aantal studies is gebleken dat er in de regio Haaglanden na 2020 bereikbaarheids-knelpunten blijven bestaan. Deze vragen om een integrale aanpak. In de MIRT-verkenning die is uitgevoerd, is de afwikkeling van het verkeer op de A4 op het traject Harnaschknoop-Ypenburg-Prins Clausplein-Leidschendam bezien in samenhang met het functioneren van de toeleidende wegen en het onderliggend (stedelijk) wegennet, de ruimtelijke opgaven en het openbaar vervoer. Het studiegebied betreft globaal gezien de gemeentegrenzen binnen het Stadsgewest Haaglanden. In 2012 is de Rijksstructuurvisie (A4 Passage Den Haag en Poorten en Inprikkers) vastgesteld en is een bestuurlijk akkoord gesloten over de aanpassingen van de A4 ter hoogte van Den Haag en enkele toeleidende wegen. Dit project 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. Een van de belangrijkste wijzigingen is de voorgenomen uitbreiding van de scope aan de zuidkant tot aan de Ketheltunnel.

Oplossing

Deze planuitwerking betreft de nadere uitwerking van de werkzaamheden aan de A4 (onder meer het toevoegen van een parallel-structuur voor doorgaand verkeer met 2x2 rijstroken) en de N14 (aanpassen van twee kruisingen) bij Den Haag.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan de bereikbaarheid, waarbij ook de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio is betrokken.

Planning

Het Tracébesluit is eind 2020 voorzien. De start van de realisatie is voorzien vanaf 2023.

Betrokken partijen

Het ministerie van IenW voert de werkzaam-heden uit. De Rijksonderdelen zijn onderdeel van het bestuurlijk akkoord met de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Behalve deze overheden zijn stakeholders en omwonenden betrokken.

File Top 50

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

Financiën

Het rijk heeft € 460 mln gereserveerd. Artikel IF 12.03.02.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

A4 Passage Den Haag
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2018	453	2026-2028
MIRT 2019	460	2026-2028
verschil	7	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	7	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase						•	
Opgave							
Oplossing							
Planning	•	•		•	•		
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2013: ProRail maakt in 2012 een nieuw ontwerp voor het emplacement om te komen tot een robuuster en meer toekomstvast ontwerp. Hierdoor zal vertraging in het project optreden.
2014: Volgens de meest recente planning is de verbouwing van het emplacement medio 2018 gereed.
2016: De sporen 11 en 12 worden in 2020 in dienst gesteld en de rest van de verbouwing is medio 2021 gereed. De verschuiving komt onder andere door de uitvoering van extra onderzoeken voor het ontwerp vanwege nieuwe veiligheids- en betrouwbaarheidsnormen.
2017: Volgens de meeste recente planning worden de sporen 11 en 12 in 2020 in dienst gesteld en is de rest van de verbouwing in 2022 gereed.
2018: ProRail zal nog in 2017 een beschikking voor de planuitwerking aanvragen, waarbij tijd, geld en scope van het project opnieuw zal worden gedefinieerd. Er wordt gekozen voor een meer robuust, betrouwbaar en toekomstvast ontwerp waarbij meer treinen, mede vanwege invoering van PHS, sneller en met meer betrouwbaarheid over het emplacement kunnen rijden. Uitgangspunt is oplevering in 2023. Delen van het project zullen eerder beschikbaar zijn voor verbetering van de dienstregeling. De eerder verleende realisatiebeschikking wordt ingetrokken, omdat er nu feitelijk een ander project zal worden gerealiseerd dan in deze eerdere beschikking is vastgelegd.

Den Haag CS, perronsporen 11 en 12

Opgave

Het emplacement Den Haag CS 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 CS, en het hele emplacement wordt opnieuw ingericht om meer treinen sneller en betrouwbaarder te kunnen laten rijden. De Randstadrail maakt inmiddels gebruik van de nieuwe perrons naast het busstation (op plus 2-niveau).

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

Financiën

Taakstellend budget: € 39 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. Op basis van het besluit tot planuitwerking wordt er voor het project een nieuw taakstellend budget vastgesteld.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Den Haag CS, perronsporen 11 en 12
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	37	2015
MIRT 2014	38	2018
MIRT 2015	38	2018
MIRT 2016	38	2020-2021
MIRT 2017	38	2020-2022
MIRT 2018	39	2023
MIRT 2019***	39	2023- 2025
verschil	2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	3	
2013	4	
2014	7	
2015	7	
2016	9	24%
2017	10	26%

*** Conform MIRT-werkwijze is bij de planning van projecten in voorbereiding een bandbreedte opgenomen.

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							•
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2019: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Sporen Schiedam – Rotterdam

Opgave

Provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) willen een goede bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad. In dat kader hebben zij de wens dat het baanvak tussen Rotterdam en Den Haag ter hoogte van station Schiedam Centrum viersporig blijft (uitgangspunt voor Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is tweesporig ter hoogte van station Schiedam Centrum). Daarnaast bestaat de wens dat Schiedam Centrum als intercity station gehandhaafd blijft na invoering van PHS ter plaatse in 2024.

Oplossing

Cofinanciering van het ministerie van IenW, de provincie en MRDH en gezamenlijke opdrachtverstrekking aan ProRail voor het uitwerken van de opgave tot het niveau van realisatiebesluit. Op basis hiervan kan – bij positieve studieresultaten - een realisatiebesluit worden genomen. Dit project heeft raakvlakken met het project PHS Rijswijk – Rotterdam.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

2018: besluitvorming over realisatie

Politiek/bestuurlijk

In het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van december 2017 is het volgende besloten. Het ministerie van IenW, MRDH en de provincie Zuid-Holland besluiten – gelet op de positieve tussenresultaten van de studie naar variant D – om de volgende stap te zetten en door te gaan met het tweede deel van de ontwerpopdrachten van variant D tot het niveau van realisatiebesluit. De meerkosten van de studie worden door rijk en regio gefinancierd volgens 50/50-verdeling. De eindresultaten van de volgende ontwerpfase met bijbehorende kostenraming zijn leidend voor besluitvorming over een realisatiebesluit. Over de kostenverdeling is afgesproken dat er op basis van 50/50 een volgende fase ingegaan wordt tot een gemeenschappelijk maximum van € 40 mln (exclusief btw). Als de kosten bij het nemen van het realisatiebesluit hoger zijn, wordt er opnieuw over de financiering gesproken.

Betrokken partijen

Provincie Zuid-Holland, Vervoerregio Rotterdam – Den Haag en Rijk.

Financiën

Taakstellende Rijksbijdrage: € 25 mln.
IF Artikel 13.03.04

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Sporen Schiedam – Rotterdam
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2015		
MIRT 2016		
MIRT 2017		
MIRT 2018		
MIRT 2019	25	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen		•					
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën				•			
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2014: Dit project is na de voorkeursbeslissing overgegaan van verkenning naar planuitwerking.
2016: Het budget is verlaagd met € 2 mln door lagere kosten van de quick wins. De doorlooptijd van opdrachtverlening, aanbesteding en uitvoering wordt langer ingeschat dan voorzien. Zo is de aanpassing van de bestaande bediening en besturing van de sluizen complex van aard.

Capaciteit Volkeraksluizen

Opgave

De Volkeraksluizen zijn het drukste en grootste sluizencomplex van Europa. Ze vormen de schakel in de hoofdtransportassen die Rotterdam met de Scheldehavens verbinden, en de Scheldehavens met het Duitse achterland. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn de Volkeraksluizen aangemerkt als potentieel capaciteitsknelpunt voor de scheepvaart. Er is geen alternatieve route op de Rijn-Schelde corridor; alle binnenvaartschepen passeren de Volkeraksluizen.

Oplossing

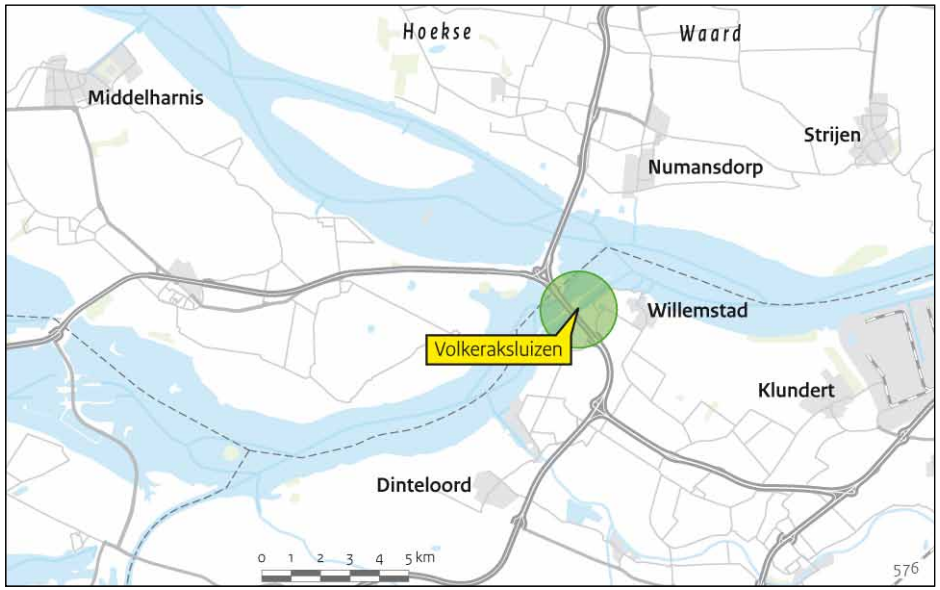
In april 2013 heeft de minister van IenW een voorkeursbeslissing genomen. Deze beslissing bestaat uit quick wins om de wachttijd op korte termijn te verminderen (in het voorjaar van 2013 is de planuitwerking van de quick wins gestart), monitoring van de ontwikkeling van de wachttijden, en een extra scheepvaartkolk 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: € 155 mln (quick wins € 3 mln, artikel IF 15.03.01 en vierde sluiskolk € 152 mln, artikel IF 15.03.02).

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2014	157	2024-2026
MIRT 2015	157	2024-2026
MIRT 2016	155	2024-2026
MIRT 2017	155	2024-2026
MIRT 2018	155	2024-2026
MIRT 2019	155	2024-2026
verschil	2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning		•			•		
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk		•			•		

Toelichting op de wijzigingen

2014: Bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord hebben, zoals besloten bij Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat de oplevering wordt vertraagd naar 2025-2027.
2017: De minister heeft besloten tot een pakket van technische en organisatorische maatregelen op het gebied van verkeersmanagement.

Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil

Opgave

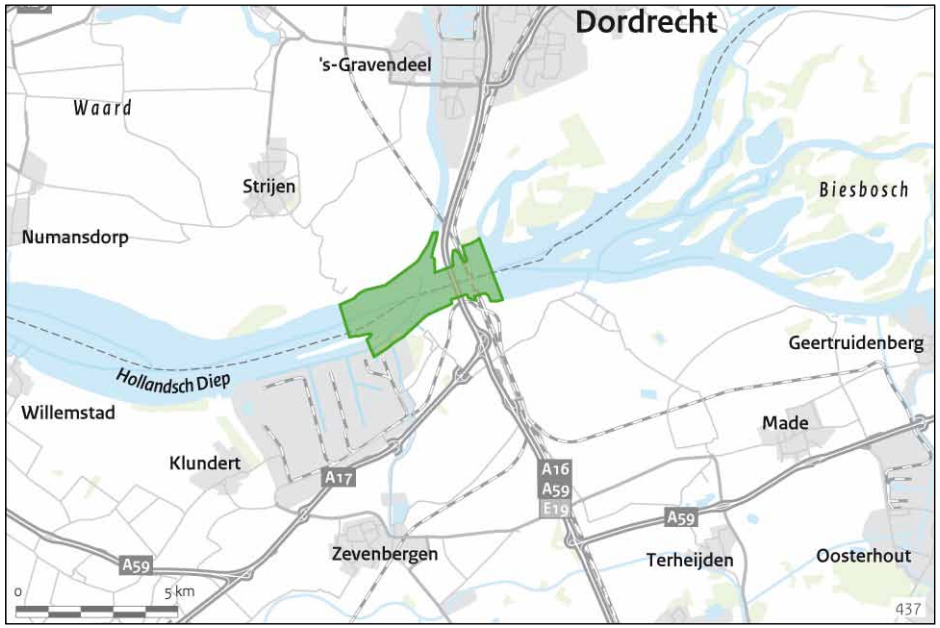
Ter hoogte van de splitsing van het Hollandsch Diep en de Dordtsche Kil is de verkeerssituatie voor de scheepvaart complex. Dit brengt een verhoogd risico met zich mee.

Oplossing

In de planuitwerking zijn drie alternatieven onderzocht:

1 Nul-plus-alternatief: de kruising wordt overzichtelijker ingericht, waardoor de veiligheid verbetert. Rijkswaterstaat heeft een aantal van deze maatregelen inmiddels uitgevoerd als onderdeel van no-regret nautisch beheer.
2 Marifoon-alternatief: dit bestaat uit het nul-plus-alternatief plus verscherpte controle en zo nodig handhaving van de uitluisterplicht van de marifoon door de schippers.
3 Verkeersbegeleiding: dit bestaat uit het nul-plus-alternatief plus het onder radar-dekking brengen van de kruising bij de verkeerspost Dordrecht.

Er is gekozen voor het marifoon-alternatief in combinatie met een driejarig monitoring-programma 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 calamiteiten-bestrijding. Deze maatregelen kunnen bijdragen aan een blijvend hoog veiligheids-niveau.



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
2016: realisatie maatregelenpakket
2020: openstelling maatregelenpakket
2025-2027: afhankelijk van monitoring: openstelling eventuele overige maatregelen

Financiën

Taakstellend budget: € 10 mln. (waarvan € 1 mln voor maatregelenpakket). Artikel IF 15.03.02.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2014	10	2025-2027
MIRT 2015	10	2025-2027
MIRT 2016	10	2025-2027
MIRT 2017	10	2025-2027
MIRT 2018	10	2025-2027
MIRT 2019	10	2025-2027
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Waterkwaliteit**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase			•				
Opgave							
Oplossing							
Planning				•			
Financiën				•			•
Politiek/Bestuurlijk			•	•			

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2016: In juli 2016 is de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over de financiële stand van zaken en heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen met het verzoek om voor het wetgevingsoverleg water geïnformeerd te worden over een gefaseerde aanpak en mogelijke financieringsconstructies. In december 2016 is een aanvullende brief over de financiële opgave en het ontwikkelperspectief voor de Grevelingen aan de Tweede Kamer verstuurd.
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.

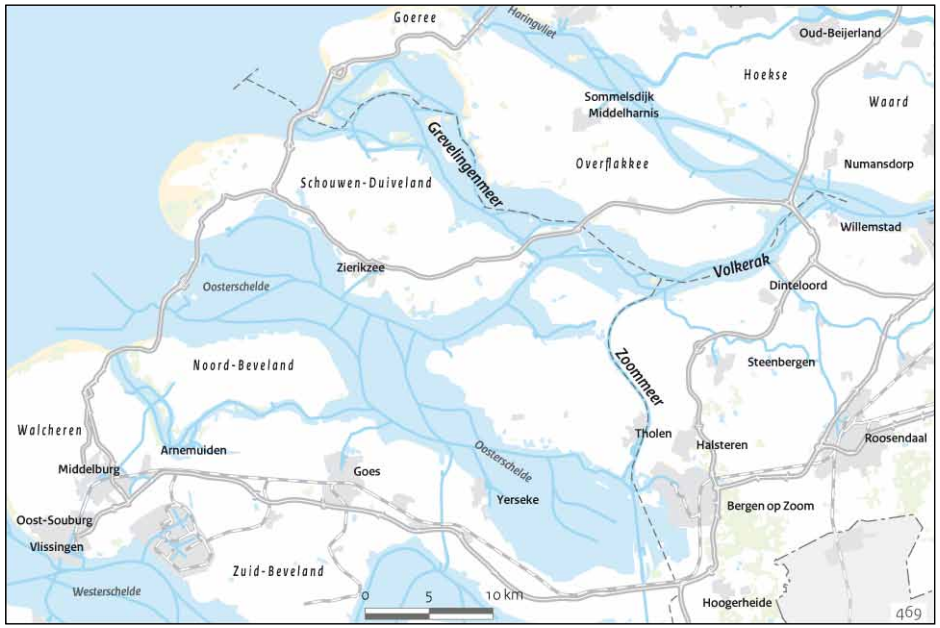
Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer

Opgave

Door de uitvoering van de Deltawerken zijn het Volkerak-Zoommeer en de Grevelingen geïsoleerde bekkens geworden. Natuurlijke zoet-zoutovergangen en getijdendynamiek zijn weggevallen. Hierdoor is de waterkwaliteit verslechterd: in de Grevelingen neemt het risico op zuurstofloosheid toe en in het Volkerak-Zoommeer komen blauwalgenplagen 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 terugbrengen van beperkt getij door een doorlaatmiddel te maken in de Brouwersdam, indien mogelijk met een getijdencentrale. Het ontwikkelperspectief 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 zoetwatervoorziening 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 zorgen 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 waterkwaliteitsmaatregelen en de zoetwatermaatregelen uit dit ontwikkelingsperspectief.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Waterkwaliteit**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

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 **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning	•	•	•			•	
Financiën	•		•				
Politiek/Bestuurlijk	•	•					

Toelichting op de wijzigingen

2013: De planning is dat de principeafspraken tussen de Stadsregio Rotterdam en het ministerie van IenW worden vastgelegd in een standpunt in de tweede helft van 2012.
2014: Als gevolg van het verzoek van de Tweede Kamer om geen onomkeerbare stappen te nemen voor dit project is de planning van het Tracébesluit herijkt.
2015: Er is afgezien van tolheffing op de A13/A16; de planning en de financiering zijn hierna geactualiseerd.
2017: De projectnaam A13/A16 is gewijzigd in de A16 Rotterdam.
2018: Openstelling is aangepast. Dit om een gelijktijdige aanbesteding met het project Blankenburgverbinding te voorkomen.

A16 Rotterdam

Opgave

Door capaciteitsproblemen op de A20 tussen het Terbregseplein en het Kleinpolderplein is de bereikbaarheid op dit traject onvoldoende. Daarnaast zijn er problemen met de kwaliteit van de leefomgeving langs de A13 en A20 en doen zich problemen voor met de verkeers-afwikkeling op het onderliggende wegennet.

Oplossing

De wegcapaciteit en de kwaliteit van de leefomgeving worden verhoogd door de aanleg van een nieuwe rijksweg tussen de A13 (aansluiting Berkel en Rodenrijs) en het Terbregseplein (A16). Het tracé loopt vanaf de A13 parallel met de N209 en buigt ter hoogte van de Ankie Verbeek-Ohrlaan af, via het Bergse Bos naar het Terbregseplein.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan een verbeterde verkeersdoorstroming en vergroot de betrouwbaarheid van de reistijd op het hoofdwegennet.

Planning

2016: Tracébesluit
2019: start realisatie
2022-2024: openstelling

Politiek/bestuurlijk

In mei 2013 is het standpunt voor dit project vastgesteld. Conform bestuurlijke voorkeur van december 2011 is gekozen voor een gecombineerde ligging van de A13/A16 met een deel van de N209, passages over de Hoge Snelheidslijn (HSL)-Zuid, RandstadRail en het Terbregseplein, het onderlangs kruisen van de Rotte en een tunnel op maaiveld ter hoogte van het Lage Bergse Bos. Het Ontwerp-Tracébesluit is in 2015 vastgesteld en in september 2015 ter inzage gelegd.

In oktober 2015 is de Inpassingovereenkomst A13/16 gesloten met de regiopartners, waarin nadere afspraken zijn gemaakt over de besteding van de regionale bijdrage aan enkele 'bovenwettelijke' inpassingsmaatregelen. Daarbij is de reeds overeengekomen regionale bijdrage van € 100 mln geïndexeerd en gesplitst in een projectgebonden deel van € 92 mln en een niet-projectgebonden deel van € 14 mln. De regionale bijdrage aan de A16 Rotterdam is daarmee verlaagd naar € 92 mln. De regio zal de € 14 mln besteden aan inpassingsmaatregelen die geen deel uitmaken van het Tracébesluit (TB). Het TB is vastgesteld in juni 2016 en in augustus 2016 ter inzage gelegd. In augustus 2017 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden.

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, 17, 19, 33 en 34 uit de File Top 50.

Financiën
Taakstellend budget: € 998 mln (inclusief bijdrage van derden: € 92 mln). Hierbij wordt rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 45 mln. Artikel IF 12.03.02 en IF 12.03.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2014	964	2021
MIRT 2015	975	2021-2023
MIRT 2016	979	2021-2023
MIRT 2017	974	2021-2023
MIRT 2018	984	2022-2024
MIRT 2019	998	2022-2024
verschil	34	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	28	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	25	3%
2017	43	4%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase			•		•		
Opgave							
Oplossing							
Planning				•			
Financiën					•		•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2015: In het najaar van 2013 is de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid regio Rotterdam en NWO vastgesteld. Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.
2016: Vanwege afstemming met de regio en het ingewikkelde ontwerpproces is de planning voor het Tracébesluit aangepast.
2017: Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Het budget is aangepast aan de bijgestelde raming bij de overgang naar realisatie. Ook is er € 1 mln toegevoegd vanuit de Kaderrichtlijn Water.
2019: Er zijn extra bijdragen van derden voor de grondwal Rozenburg en opbrengsten uit de grondsanering van het Oeverbos van € 3 mln.

A24 Blankenburgverbinding

Opgave

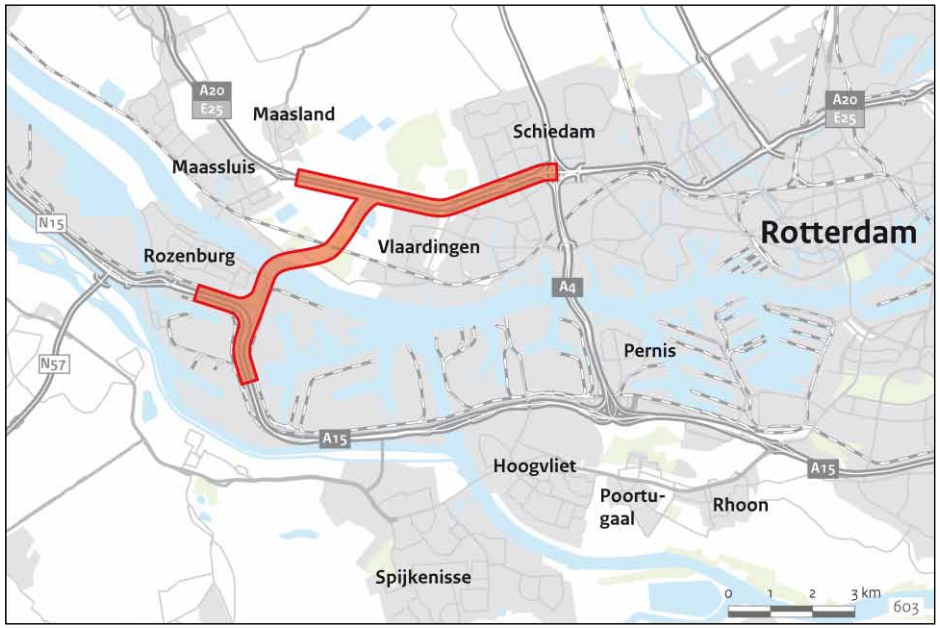
Uit de verkenning Rotterdam Vooruit is gebleken dat in de nabije toekomst de doorstroming op de Ruit van Rotterdam niet meer voldoet aan de streefwaarden uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De doorstroming van de Beneluxtunnel, de robuuste bereikbaarheid van haven en greenport Westland en het functioneren van de A4-corridor zijn dan concrete knelpunten.

Oplossing

Er wordt een Nieuwe Westelijke Oeververbinding ten westen van de Beneluxtunnel gerealiseerd: de Blankenburgverbinding, op basis van variant Krabbeplas-West. In het Tracébesluit (TB) is deze variant als volgt uitgewerkt:

- een verbinding van de A15 met de A20 ten westen van Rotterdam;
- een verbreding van de A20 tussen knooppunt Blankenburgverbinding en knooppunt Kethelplein;
- een tunnel voor het wegvak tussen het spoor en de Zuidbuurt;
- een gedeeltelijke bekostiging van de Blankenburgverbinding met tol voor alle verkeer.

Parallel aan het realiseren van het TB zal de regio het kwaliteitsprogramma dat de regiopartijen hebben opgesteld verder uitwerken en realiseren. Dit programma bevat voorstellen voor projecten op het gebied van natuur, recreatie en leefbaarheid.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project zorgt voor een betere bereikbaarheid van de Rotterdamse regio. Daarmee draagt de realisatie van dit project bij aan economische activiteiten in de regio.

Planning

2016: Tracébesluit
2017: start realisatie (contract close)
2022-2024: openstelling

Politiek/bestuurlijk

De Rijksstructuurvisie is in november 2013 vastgesteld. Na overleg in de Tweede en Eerste Kamer is de planuitwerkingsfase gestart. In 2015 is het wetsvoorstel voor de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 aangenomen. Deze wet maakt het mogelijk om tol te heffen. In het najaar van 2015 heeft het Ontwerp-Tracébesluit ter inzage gelegen en op 28 maart 2016 is het TB, inclusief het tolbesluit, vastgesteld. Met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburg¬verbinding en A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15), die op 15 maart 2016 in werking is getreden, is vastgelegd dat bij deze twee projecten tol geheven kan worden.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **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: € 1.116 mln. Hiervan wordt € 320 mln door tol opgebracht en dit is inclusief maatregel Kaderrichtlijn Water (€ 1 mln). Om de tolheffing mogelijk te maken, is gelijktijdig met het TB een tolbesluit genomen. Artikel IF 12.03.01 en IF 12.04.01.

De rijksbijdrage aan het regionaal kwaliteits-programma van € 26 mln is gereserveerd op artikel IF 12.03.02 en wordt beschikbaar gesteld aan de regio.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	1.090	2022-2024
MIRT 2018	1.102	2022-2024
MIRT 2019	1.116	2022-2024
verschil	26	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	23	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2015	11	
2016	25	2%
2017	66	6%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase			•		•		
Opgave							
Oplossing							
Planning					•		
Financiën				•		•	
Politiek/Bestuurlijk					•		

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2016: Het budget is met € 4 mln opgehoogd naar aanleiding van het inzicht dat versteviging van de bestaande rijbaan en dubbellaags ZOAB op gehele rijbaan nodig is om de extra rijstrook te kunnen aanleggen. Het Tracébesluit is vervroegd vastgesteld.
2017: Het project is overgegaan naar de realisatiefase. De start van de realisatie is versneld naar 2017. Het project wordt uitgevoerd samen met het project RijnlandRoute. De start van de realisatie van deze projecten samen is in 2017.
2018: Er is een bijdrage van € 1,6 mln aan het taakstellend budget toegevoegd vanuit middelen voor beheer en onderhoud.

A4 Vlietland-N14

Opgave
Om de doorstroming op de A4 te verbeteren, zijn en worden maatregelen genomen tussen knooppunt Burgerveen en knooppunt Kethelplein. Om te voorkomen dat een flessenhals ontstaat op de A4 tussen de RijnlandRoute (knooppunt Vlietland) en de aansluiting met de N14, wordt de A4 op dit trajectdeel verbreed naar 2x4 rijstroken.

Oplossing
De A4 zal tussen de aansluiting Vlietland en de N14 in beide richtingen worden voorzien van een extra rijstrook in de middenberm. Hierdoor kan de extra rijstrook binnen het bestaande wegprofiel worden aangelegd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Het project draagt bij aan de verbetering van de doorstroming en de vergroting van de betrouwbaarheid van de reistijd op het hoofdwegennet.

Planning
2014: Tracébesluit
2017: start voorbereidende werkzaamheden
2018: start realisatie
2020-2022: openstelling

Politiek/bestuurlijk
Het taakstellend budget wordt beschikbaar gesteld vanuit het budget voor de Rijnland-Route, conform de afspraken die eerder in het bestuurlijk overleg MIRT Zuidvleugel hierover zijn gemaakt. Het Tracébesluit is vervroegd vastgesteld op 18 december 2014. Het project A4 Vlietland-N14 is opgenomen in het contract voor de RijnlandRoute vanwege de fysieke raakvlakken tussen de twee projecten.

Uitvoering
Project is gegund in 2017.

File Top 50
Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunten 2, 18, 20, 24 en 30 uit de File Top 50.

Financiën
Taakstellend budget: € 16 mln. Artikel IF 12.03.01.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A4 Vlietland-N14
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	14	2020-2022
MIRT 2017	14	2020-2022
MIRT 2018	16	2020-2022
MIRT 2019	16	2020-2022
verschil	2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2015	0	
2016	0	0%
2017	0	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen			•				
MIRT fase				•			
Opgave							
Oplossing							
Planning				•			
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2016: Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Provinciaal Inpassingsplan en Tracébesluiten zijn vervroegd vastgesteld in 2014.

Rijnlandroute

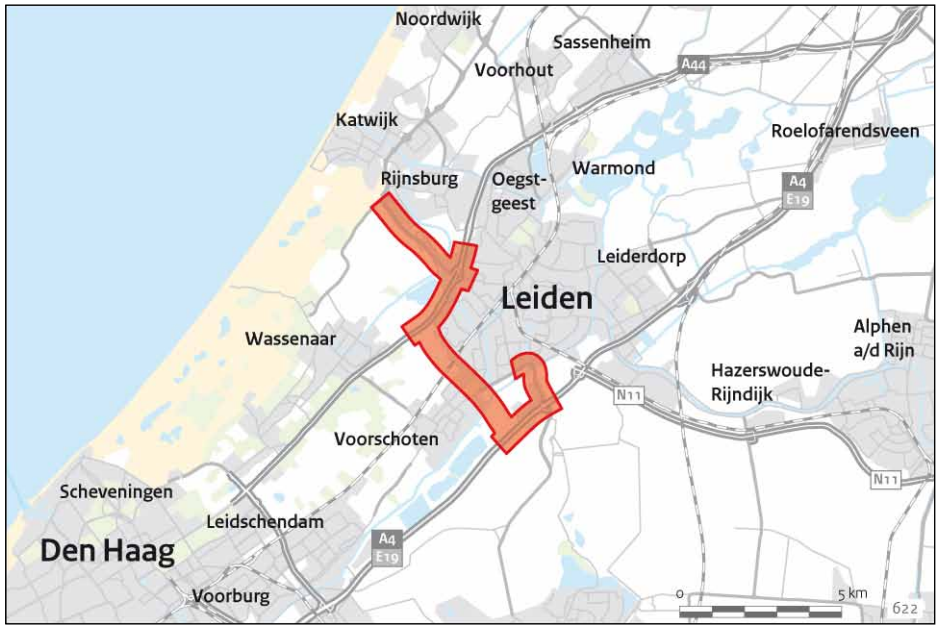
Opgave

De bereikbaarheid in de regio (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.
2014: Provinciaal Inpassingsplan en Tracébesluiten
2017: start realisatie
2020-2022: openstelling

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Rijnlandroute
(vervolg)

vastgelegd dat het rijk een financiële bijdrage levert van € 534 mln (prijspeil 2012). In januari 2015 zijn de Tracébesluiten en het Provinciaal Inpassingsplan onherroepelijk geworden.

Uitvoering

De marktbenadering van de delen 2, 3 en 4 is gestart in december 2015 (zie Oplossing). In dit contract wordt ook de A4 Vlietland-N14 meegenomen vanwege de fysieke raakvlakken. De delen 1 en 5 worden apart aanbesteed. In 2017 is het project gegund.

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 566 mln.
Artikel IF 12.03.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	551	De planning is aan de regio
MIRT 2017	552	De planning is aan de regio
MIRT 2018	558	De planning is aan de regio
MIRT 2019	566	De planning is aan de regio
verschil	15	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	15	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2017	58	10%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase		•					
Opgave							
Oplossing							
Planning			•				
Financiën	•						
Politiek/Bestuurlijk		•					

Toelichting op de wijzigingen

2013: De minister heeft het budget met € 70 mln verhoogd.
2014: De beschikking is afgegeven en het project is overgegaan naar de realisatiefase.
2015: De planning van de realisatie is vastgesteld.

Rotterdamsebaan

Opgave

De huidige ontsluiting van Den Haag via de A12/Utrechtsebaan en de aansluiting Voorburg hebben onvoldoende capaciteit om de verkeersgroei op te vangen. Daarnaast wil Den Haag het bedrijventerrein de Binckhorst omvormen tot een hoogwaardige leef-, woon- en kantooromgeving dicht bij het centrum. De bereikbaarheid dient hiervoor te worden verbeterd.

Oplossing

De Rotterdamsebaan is een nieuwe verbinding tussen het knooppunt Ypenburg (hoofdwegennet) en de Neherkade in Den Haag (onderliggend wegennet). Het project bestaat uit drie onderdelen: het aanpassen van de Neherkade, een boortunnel tussen de Centrumring en Ypenburg, en de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de rijksweg bij het knooppunt Ypenburg.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan het verbeteren van de doorstroming op de A4 en de A12 ter hoogte van Den Haag. Ook wordt de ontwikkelingslocatie Binckhorst (voor wonen en werken) in Den Haag door de Rotterdamsebaan ontsloten.

Planning

De planning is primair aan de regio.
2013: subsidiebeschikking afgegeven
2013: start realisatie
2020: openstelling

Politiek/bestuurlijk

In het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van voorjaar 2008 heeft het rijk in principe € 225 mln beschikbaar gesteld voor het project Rotterdamsebaan. De regionale partners reserveren ook € 225 mln. De 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.

File Top 50

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Rotterdamsebaan
(vervolg)

Financiën

De rijksbijdrage bedraagt € 302 mln (inclusief btw). Artikel IF 14.01.03. Er is in 2017 € 11 mln aan het BTW-compensatiefonds afgedragen.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2014	300	De planning is aan de regio
MIRT 2015	304	
MIRT 2016	305	
MIRT 2017	306	
MIRT 2018	309	
MIRT 2019	302	
Verschil	7	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	4	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase		•		•		•	
Opgave		•					
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2016: Het project is overgegaan van verkenningsfase naar planuitwerkingsfase.
2018: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Calandbrug (Theemswegtracé)

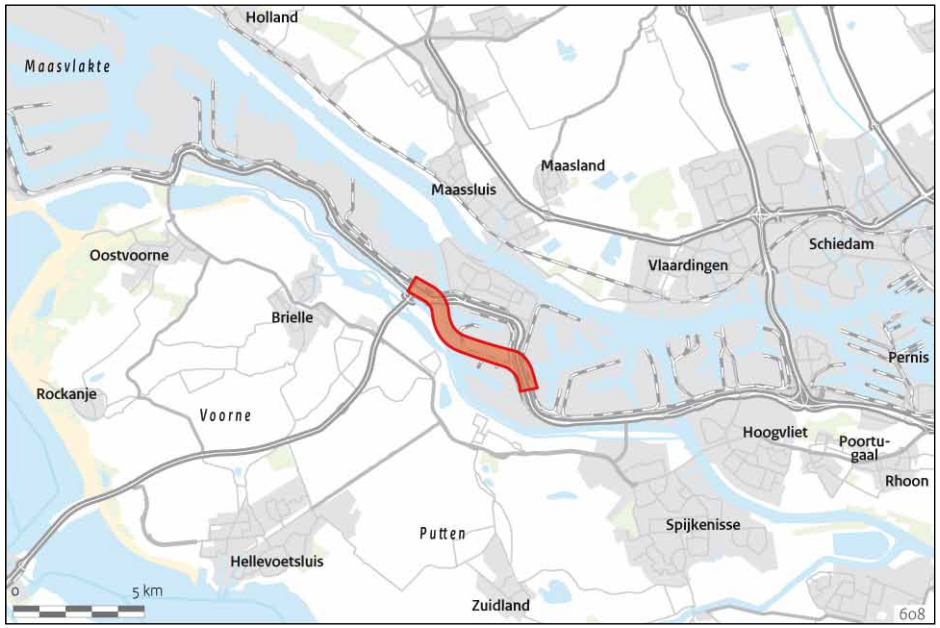
Opgave

De Calandbrug is een stalen hefbrug voor treinverkeer, wegverkeer en langzaam verkeer in het Rotterdamse havengebied. De brug is de verbindende schakel in de Havenspoorlijn, is onderdeel van de Betuweroute en verbindt het westelijk havengebied met het achterland. Voor de zeescheepvaart vormt de hefbrug de toegang naar de Brittanniëhaven.

De opgave is tweeledig. Rond 2020 bereikt de brug het einde van haar technische levensduur en is grootschalige renovatie nodig. Rond dat jaar is ook een knelpunt in de capaciteit voor het treinverkeer te verwachten vanwege de groei van het spoorvervoer en het zeescheepvaartverkeer naar de Brittanniëhaven. Bij deze opgave is van belang dat de Calandbrug niet alleen een functie heeft voor het treinverkeer en de zee- en binnenscheepvaart, maar ook wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen en door fietsers, voetgangers en auto's. De bewoners van met name Rozenburg ervaren geluidsoverlast van de huidige brug.

Oplossing

Over de gezamenlijke aanpak en de financiering van de Calandbrug hebben het ministerie van 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).

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Calandbrug (Theemswegtracé)
(vervolg)

(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

Rijksbijdrage: € 160 mln (waarvan reeds € 112 mln beschikbaar is gesteld aan het Havenbedrijf Rotterdam). Het Havenbedrijf Rotterdam is bereid om zelf € 80 mln bij te dragen aan een oplossing die een rendabele businesscase heeft en tijdig gerealiseerd is. De Europese Commissie heeft € 60 mln TEN-T-subsidie toegekend aan het project. Artikel IF 13.03.05.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2015	157	2019
MIRT 2016	158	2020
MIRT 2017	159	2020
MIRT 2018	159	2020/2021
MIRT 2019	160	2020/2021
verschil	3	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	116	73%
2017	118	74%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen		●		●			
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing		●					
Planning		●			●	●	
Financiën	●						
Politiek/Bestuurlijk		●					

Toelichting op de wijzigingen

2013: De subsidieaanvraag wordt opnieuw ingediend als de voorbereiding inclusief de bestuursovereenkomsten is afgerond.
2014: De projectbladen Rijn-Gouwelijn West en Rijn-Gouwelijn Oost zijn samengevoegd tot HOV-Net Zuid-Holland-Noord. Door de gewijzigde plannen is de uitvoering vertraagd.
2016: Eind 2014 is de subsidiebeschikking afgegeven.
2017: De planning bij is bijgesteld naar 2020 vanwege een aanvullende studie naar een kleiner pakket aan infrastructurele maatregelen waarmee volgens een robuuste dienstregeling gereden kan worden.
2018: Door het uitblijven van een bedieningsovereenkomst tussen PZH/Prorail/NS voor het onderdeel Leiden/Utrecht is de planning bijgesteld.

HOV-Net Zuid-Holland Noord

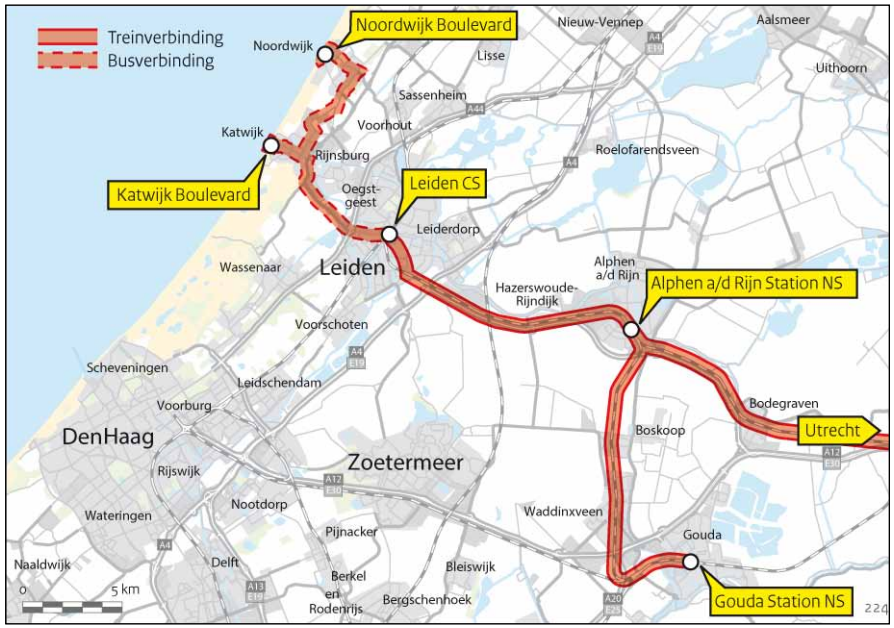
Opgave
De kwaliteit en de capaciteit van het openbaar vervoer in het gebied van de concessie Zuid-Holland-Noord zijn onvoldoende. Dit geldt voor de aantrekkelijkheid, de structurerende werking en kostendekkingsgraad.

Oplossing
Een HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-Net Zuid-Holland-Noord vergroot de capaciteit en de kwaliteit van het OV in dit gebied. Het HOV-Net bestaat uit twee treinverbindingen, van Leiden Centraal naar Utrecht Centraal en van Alphen aan den Rijn naar Gouda, en de HOV-buscorridor Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk. Ten aanzien van Leiden – Utrecht wordt naar aanleiding van de BO MIRT afspraken 2017 gekeken naar een meer kosteneffectieve oplossing. Via het BO MIRT worden vervolgafspraken gemaakt en kan de planning worden geactualiseerd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Verbeteren van de reistijd van deur tot deur en aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Holland-Noord.

Planning
2009: start realisatie
2021 - 2023: oplevering

Voor dit project wordt een bandbreedte gehanteerd omdat het onderdeel Leiden-Utrecht nog in de voorbereidende fase zit (uitwerking plannen).



Politiek/bestuurlijk
Als alternatief voor de eerdere lightrailplannen tussen Gouda-Leiden en Katwijk/Noordwijk heeft het toenmalige college van Zuid-Holland in zijn hoofdlijnenakkoord gekozen voor het beter benutten van het bestaande spoor tussen Leiden Centraal, Alphen en Utrecht voor Oost, en een vertrambare busbaan voor West (tussen Leiden Centraal en Katwijk/Noordwijk). Verdere uitwerking van het hoofdlijnenakkoord heeft tot de voorgestelde oplossing geleid. In het bestuurlijk overleg MIRT van 2017 zijn afspraken gemaakt over het bestuderen van een andere oplossing die moet leiden tot een exploitatief betere bedieningsovereenkomst tussen de provincie en NS.

Uitvoering
Door de keuze van het college zijn de plannen in 2012 opnieuw uitgewerkt. De provincie en de betrokken gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

HOV-Net Zuid-Holland Noord
(vervolg)

Financiën

Voor HOV-Net Zuid-Holland-Noord is een rijksbijdrage van € 208 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.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2014	202	2018
MIRT 2015	202	2018
MIRT 2016	203	2018
MIRT 2017	203	2020
MIRT 2018	205	2021
MIRT 2019	208	2021-2023
verschil	6	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	6	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2014	21	
2015	33	
2016	33	16%
2017	40	20%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning						•	
Financiën							•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: Vanaf heden is de verwachte indienststelling van het gehele project opgenomen. Bij Slotwet 2016 is € 1 mln toegevoegd t.b.v. voorbereidende werkzaamheden van de realisatie.
2019: In verband met de faseovergang is € 304 miljoen 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 2 jaar.

PHS: Rijswijk - Rotterdam

Opgave
Het project PHS Rijswijk-Rotterdam is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Dit project behelst het geschikt maken van het spoor op het traject tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal voor het rijden van acht intercity's en zes sprinters per uur per richting en voor een beperkt aantal goederentreinen.

Oplossing
In het kader van het PHS wordt het spoor tussen Rijswijk en Delft-Zuid uitgebreid van twee naar vier sporen (inclusief de verdubbeling van het aantal sporen in de spoortunnel Delft) en wordt de sporenlay-out tussen Schiedam en Rotterdam aangepast om met hogere frequentie te gaan rijden.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling:
Dit project maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning
2016: afronding gecombineerde Tracéwet- en m.e.r.-procedure
2017/2018: voorbereiding aanbestedingsdossier
2018/2019: 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 Kerstanjewetering op een doorvaarthoogte van 1,80 m te brengen in plaats van de huidige 1,64 m.

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)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	9	2017
MIRT 2018	10	2023/2024
MIRT 2019	318	2023-2025
verschil	309	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	5	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	2	22%
2017	6	60%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning	•	•				•	•
Financiën		•					
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2013: De behandeling van zienswijzen over het nieuwe pakket met geluidsmaatregelen is vertraagd. De gemeente Goes heeft de oorspronkelijke oplossing (een betonnen bak) op basis van nadere studies herzien. Met de resterende geluidsmaatregelen op de Zeeuwse Lijn, de bovenbouwvernieuwing in Goes en de geluidsmaatregelen in Goes zal in 2013 worden gestart. De complexheid rond de buitendienststellingen en conditionering maakt een langere uitvoeringstijd noodzakelijk.
2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 9 mln als gevolg van extra maatregelen die uit het nieuwe besluit volgen.
2018: De gevelisolatie is klaar in 2017 en de plaatsing van de geluidsschermen wordt eind 2018 afgerond.

Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

Opgave

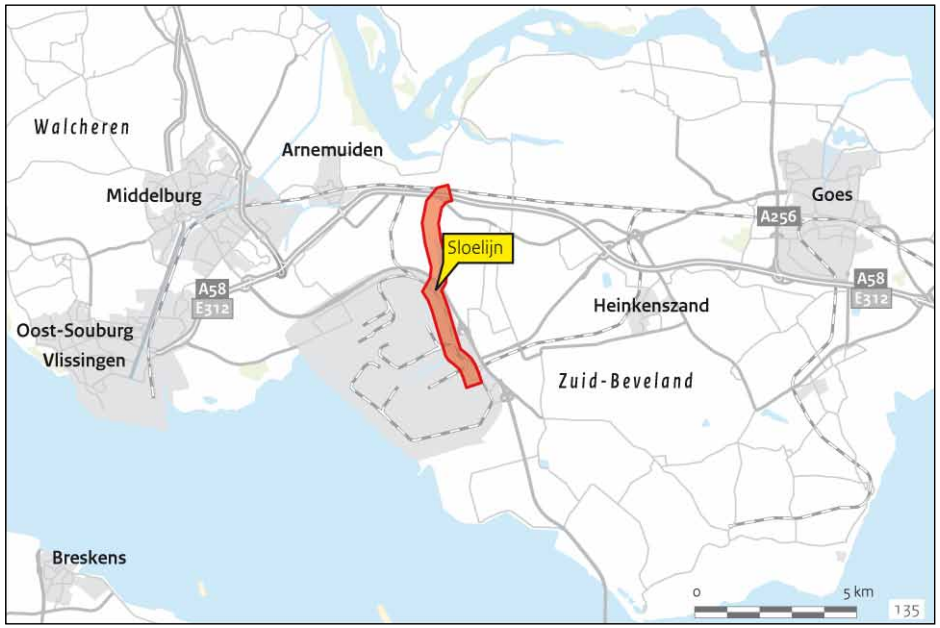
De Sloelijn was voor 2009 niet geëlektrificeerd. Dit leverde een veiligheidsprobleem op in Roosendaal. De treinen uit het Sloegebied moesten daarom in Roosendaal van locomotief wisselen en verder gaan met een e-locomotief (onder andere vanwege de vereiste snelheid). De risicocontour rondom het goederen-emplacement 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) inpassings-maatregelen 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.

Uitvoering

De bouw van het deelproject Sloelijn is als een Design- en Constructcontract (D&C) in de markt gezet. De geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn worden op onderdelen zowel traditioneel als via een D&C-contract aanbesteed. Het project Sloelijn is in 2010 gereed gekomen. Het deelproject geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn is deels uitgevoerd en deels in voorbereiding.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
(vervolg)

Er ligt nu een onherroepelijk besluit voor de saneringsmaatregelen op de Zeeuwse Lijn. Raildempers (2014) en gevelisolatie (2017) zijn reeds uitgevoerd. De geluidsschermen worden momenteel gebouwd en worden eind 2018 opgeleverd, met uitzondering van een scherm in Kapelle (oplevering 2019 mits positieve uitspraak rechtbank) en twee schermen in Goes (oplevering 2021).

Financiën

Taakstellend budget: € 27 mln. Dit is alleen het budget voor de geluidsmaatregelen op de Zeeuwse Lijn. De Sloelijn is opgeleverd en gerealiseerde uitgaven zijn uit het budget gehaald. Artikel IF 13.03.02.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	18	2016
MIRT 2014	27	2016
MIRT 2015	27	2016
MIRT 2016	27	2017
MIRT 2017	27	2017
MIRT 2018	27	2017/2018
MIRT 2019	27	divers
verschil	9	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	9	
2013	10	
2014	10	
2015	11	
2016	12	44%
2017	13	48%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase	•						
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte

Opgave

In 2009 hebben ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) de Integrale Verkenning Rotterdams Havengebied uitgevoerd. Die laat zien dat er maatregelen noodzakelijk zijn om de verwachte groei van het spoorgoederenvervoer door met name de komst van de Tweede Maasvlakte op te vangen.

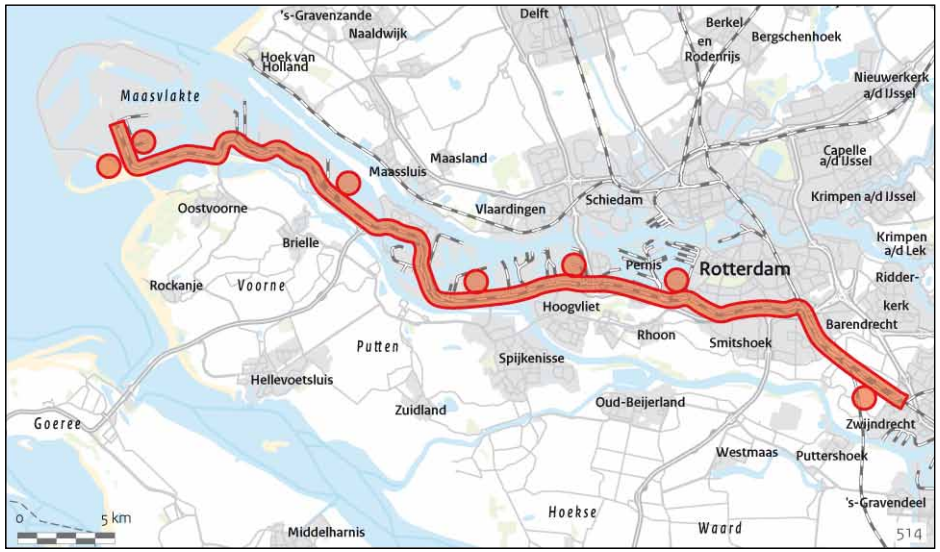
Oplossing

De capaciteit van de Havenspoorlijn en de bijbehorende openbare spooremplacementen moet meegroeien met de verwachte vervoerstoename. Dit kan door de spoorinfrastructuur uit te breiden en aan te passen en door het vervoerproces te verbeteren.
In prioriteitsfase 1 zijn de volgende maatregelen urgent:

1a uitbreiding van het spooremplacement Maasvlakte West;
1b herinrichting van het spooremplacement Waalhaven Zuid;
1c procesverbeteringen waaronder verkorte proces- en verblijftijden op de emplacementen en maatregelen voor het openingsregime van de Calandbrug.

In prioriteitsfase 2 zijn maatregelen opgenomen die op korte termijn minder urgent zijn (nodig vóór 2020):

2a aanleg van een nieuw spooremplacement Maasvlakte Zuid (te financieren en realiseren door HbR);
2b aanpassing van emplacement Maasvlakte Oost;
2c aanpassing van emplacement Kijfhoek;



2d elektrificering van twee sporen op emplacement Europoort.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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 met ingang van 2017 een langetermijnvisie opgesteld.

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 2019 wordt herijkt om te komen tot een

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte
(vervolg)

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: € 222 mln. Hierin is niet opgenomen deelproject 2a, het aan te leggen emplacement Maasvlakte Zuid (dit wordt gefinancierd door Havenbedrijf Rotterdam). Artikel IF 13.03.02.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	212	Divers
MIRT 2014	217	Divers
MIRT 2015	217	Divers
MIRT 2016	217	Divers
MIRT 2017	218	Divers
MIRT 2018	220	Divers
MIRT 2019	222	Divers
verschil	10	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	9	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	1	
2013	45	
2014	67	
2015	70	
2016	72	33%
2017	72	33%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase					•		
Opgave							
Oplossing							
Planning		•		•	•		•
Financiën			•				
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2014: De planning is vertraagd doordat voorbereiding voor de start van de bestemmingsplanwijziging en de doorlooptijd van de bestemmingsplanprocedure langer duren dan voorzien.
2015: De kosten van dit project zijn gestegen door tegenvallers in bodemaanpassingen, bodemvervuiling en noodzakelijke aanpassingen van de kade.
2016: Zowel de start van de realisatie als de openstelling is vertraagd, omdat voor de voorbereiding meer tijd nodig was en er rekening gehouden moest worden met het broedseizoen.
2017: Het project is in 2016 overgegaan naar de realisatiefase. De openstelling is verlaat vanwege vertragingen in de bestemmingsplanprocedure van de gemeente.
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.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek

Opgave

Uit de verkenning die in 2010 is opgeleverd, is gebleken dat er een tekort aan ligplaatsen is op de Beneden-Lek tussen Krimpen aan de Lek en Vianen. Dit is een belangrijke vaarweg op de corridor Amsterdam-Rotterdam. Op het hele traject is slechts één ligplaats beschikbaar. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op onveilig vaargedrag. De enige goede mogelijkheid om binnen het beschikbare budget extra ligplaatsen te realiseren, is bij Bergambacht.

Oplossing

De planuitwerking heeft uitgewezen dat er in het gebied ten oosten van het veer Bergstoep en de bestaande overslagkade acht overnachtingsplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Het onderzoek heeft zich gericht op kades, steigers, de toegangsweg en oeverwerken. Er zijn onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van de aanleg van de haven. De resultaten hiervan zijn opgenomen in een milieueffectrapport (MER). Het MER is samen met het bestemmingsplan gepubliceerd. Het bestemmingsplan Overnachtingsplaatsen Beneden-Lek is in december 2015 vastgesteld.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De aanleg van ligplaatsen draagt bij aan een veilige en efficiënte scheepvaart.

Planning

2016: projectbeslissing
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.

Financiën

Taakstellend budget: € 13 mln. Artikel IF 15.03.01.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	12	2019
MIRT 2018	13	2019
MIRT 2019	13	2019
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2015	0	
2016	1	8%
2017	1	8%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing		•	•				
Planning		•			•		•
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk					•		

Toelichting op de wijzigingen

2014: In 2012 heeft een herijking van de opgave plaatsgevonden. Dit, en de langere duur van de bestemmingsplanprocedure, heeft geleid tot een bijstelling van de planning.
2015: Door inpassingsproblemen in het gebied is besloten om te zoeken naar een andere oplossing. Hiervoor is het taakstellend budget verlaagd.
2017: De voorkeursbeslissing is genomen. Er is vertraging ontstaan door gebrek aan bestuurlijk draagvlak in de regio voor extra overnachtingsplaatsen.
2019: Uitvoeringsopdracht voor vier extra ligplaatsen in de vluchthaven van Gorinchem is gegeven in 2018.

Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedes

Opgave

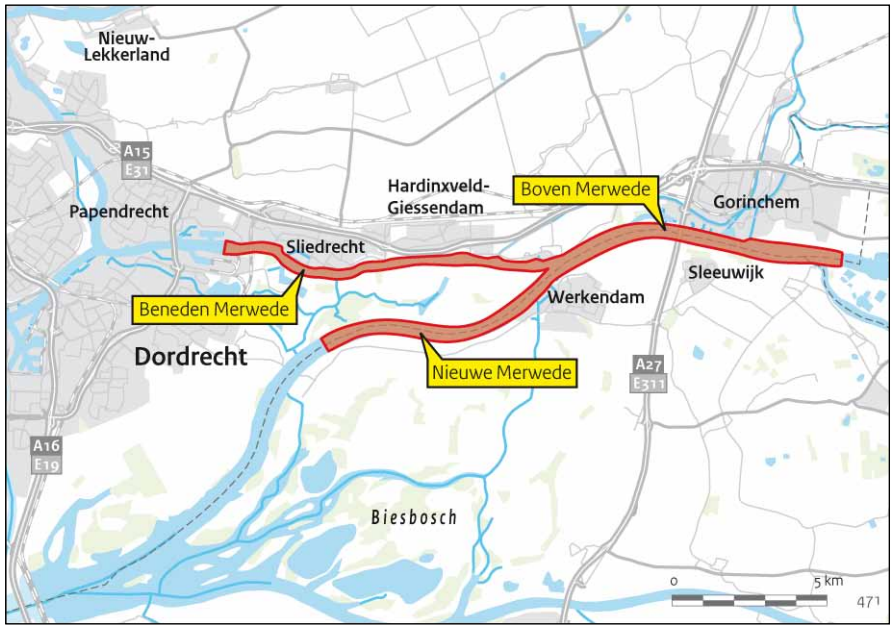
Door het beleid om ankerplaatsen op te heffen en door het afstoten van ligplaatsen door gemeenten ontstaat er een tekort aan overnachtingsplaatsen op de Beneden-, de Boven- en de Nieuwe Merwede. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaart in verband met de wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden. De ontoereikende ligplaatscapaciteit vergroot ook de kans op onveilig vaargedrag. Behalve om de veiligheid voor de scheepvaart in het algemeen gaat het om voldoende overnachtingsplaatsen voor schepen met gevaarlijke stoffen.

Oplossing

Vanwege inpassingsproblemen van een nieuwe overnachtingshaven wordt het oplossen van de ligplaatstekorten gefaseerd aangepakt. Op korte termijn wordt een plan uitgewerkt voor de realisatie van vier overnachtingsplaatsen in de noordwesthoek van de vluchthaven van Gorinchem. Hiervoor wordt de procedure voor een bestemmingsplanwijziging doorlopen. Daarnaast worden andere mogelijkheden bekeken om de resterende opgave in te vullen. De keuze om vier extra overnachtingsplaatsen in de Vluchthaven aan te leggen is een no-regretmaatregel. Het opheffen van de ankerplaatsen zal ook gefaseerd geschieden.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De aanleg van overnachtingsplaatsen draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaart.



Planning

2016: voorkeursbeslissing
2018: project- en uitvoeringsbeslissing vluchthaven
2020: start realisatie
2021: openstelling ligplaatsen vluchthaven

Politiek/bestuurlijk

Medio 2016 heeft de minister de voorkeurs¬beslissing genomen. Er is een samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Gorinchem gesloten om de ligplaatsen in de vluchthaven te realiseren.

Financiën

Taakstellend budget: € 20 mln. Artikel IF 15.03.02. Hiervan wordt € 9 mln gebruikt voor de vier extra ligplaatsen in de vluchthaven van Gorinchem. De rest blijft gereserveerd voor andere ligplaatsen op de Merwedes.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedes
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2014	29	2017
MIRT 2015	20	2017
MIRT 2016	20	Na 2017
MIRT 2017	20	2021
MIRT 2018	20	2021
MIRT 2019	20	2021
verschil	9	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase	•				•		
Opgave							
Oplossing							
Planning		•			•		
Financiën		•					
Politiek/Bestuurlijk					•		

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.
2014: De planuitwerkingsfase is gestart. De planning is dat het Tracébesluit eind 2015 wordt vastgesteld.
2017: Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Hierbij is de planning geactualiseerd.

Nieuwe Sluis Terneuzen

Opgave

Door de ontwikkelingen in afmetingen van zeeschepen en toenemende congestie voor de binnenvaart wordt het sluizencomplex in Terneuzen als steeds groter knelpunt ervaren. Daarnaast is er sprake van een betrouwbaarheidsprobleem van de zeesluis.

Oplossing

De Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC) bereidt de bouw van een nieuwe zeesluis bij Terneuzen voor. De scope van het project – volgens het politiek besluit van 2012 – omvat de voorbereiding, de aanleg en het infrastructureel onderhoud gedurende 30 jaar van een nieuwe sluis binnen het sluizencomplex Terneuzen (NST). De sluis krijgt de volgende afmetingen: 427 m x 55 m x 16 m.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project zorgt voor verbetering van de toegang tot de havens van Terneuzen en Gent en de scheepvaartverbinding tussen Nederland, België en Frankrijk. Dit draagt bij aan een efficiënte en vellige scheepvaartafwikkeling.

Planning

2016: verdrag in werking getreden, Tracébesluit vastgesteld, project is overgegaan naar de realisatiefase
2017: gunning
2018: start bouw
2022: openstelling

Politiek/bestuurlijk

Als basis voor de oplossing geldt het besluit van de minister van 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 voorkeursalternatief is vastgelegd. Hierop heeft de minister besloten tot de planuitwerking voor het projectalternatief Grote Zeesluis. Op 5 februari 2015 hebben Vlaanderen en Nederland over de realisatie van de Nieuwe Sluis in Terneuzen een verdrag gesloten. Dit Verdrag Nieuwe Sluis Terneuzen vormt de juridische vertaling van de politiek-bestuurlijke afspraken uit 2012. Het verdrag is op 1 maart 2016 in werking getreden. Het Tracébesluit is begin 2016 vastgesteld.

Uitvoering

De uitvoering zal plaatsvinden via een Design & Construct-contract (D&C). Tijdens de planuitwerkingsfase is gebleken dat D&C als contractvorm meer voordelen biedt dan uitvoering via een geïntegreerd DBFM-contract. De marktbenadering is in 2016 gestart. Gunning 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 2019 bedraagt € 1.024 mln. Het ministerie van IenW levert op basis van dit projectbudget een bijdrage van € 192 mln aan de kosten van de aanleg van de sluis en de eerste 30 jaar onderhoud en beheer. Dit is inclusief de bijdrage van de Zeeuwse regio van € 10 mln zoals in 2012 overeengekomen. Separaat levert Nederland een bijdrage van maximaal € 165 mln aan Vlaanderen voor de extra kosten voor kanaalaanpassingen. Vlaanderen en de haven van Gent leveren een totale bijdrage van € 611 mln. Ook komt er budget uit de CEF-subsidies (€ 34 mln). Vlaanderen zorgt hierbij voor het ontbrekende deel. De Nederlandse bijdrage staat vast en verandert niet als de sluis duurder of goedkoper blijkt dan de raming. Vlaanderen en Nederland dragen elk de btw voor hun aandeel in de projectkosten. Artikel IF 15.03.01
Het resultaat van de definitieve gunning en verrekening van IBOI met Vlaanderen wordt verwerkt in de eerst volgende begroting.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	188	2022
MIRT 2018	190	2022
MIRT 2019	192	2022
verschil	4	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	4	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2014	0	
2015	2	
2016	22	2%
2017	58	6%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Groot project**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing				•		•	
Planning							•
Financiën							•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2016: De verbreding van het Breeddiep is toegevoegd aan het project.
2018: De verdieping van de Nieuwe Waterweg is toegevoegd aan het project.
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 budget gerealiseerd gewijzigd.

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Opgave

De mainport Rotterdam is in Europa een belangrijk knooppunt voor internationale goederenstromen en een vestigingsplaats voor industrie en logistieke dienstverlening. De mainport is een van de belangrijkste dragers van de Nederlandse economie. Ruimte voor de groei van intercontinentale handelsstromen, en daarmee de havenactiviteiten, is cruciaal. Zonder aanleg van een nieuw haventerrein in zee krijgen de sectoren deepsea containers, 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.

De doelstelling wordt in de volgende deelprojecten gerealiseerd:
1 landaanwinning inclusief verplichte natuurcompensatie;
2 750 ha natuur- en recreatiegebied;
3 Bestaand Rotterdams Gebied (BRG), uiteenvallend in leefbaarheidsprojecten en intensivering van het ruimtegebruik.

In de uitwerkingsovereenkomsten van de drie deelprojecten zijn de looptijden van de projecten opgenomen. De eerste fase van het deelproject Landaanwinning (buitencontour gereed en realisatie 640 ha uitgeefbaar haventerrein) was in 2013 gereed. De realisatie van de overige haventerreinen (360 ha) wordt uitgevoerd afhankelijk van de marktvraag en komt voor rekening en risico van het Havenbedrijf Rotterdam. De haventerreinen van Maasvlakte 2 zullen naar verwachting uiterlijk 2040 volledig zijn uitgegeven. In 2017 is gestart met de aanleg van terrein K2 ten behoeve van het offshore center (planning gereed 2019).

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Groot project**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Project Mainportontwikkeling Rotterdam
(vervolg)

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Dit project draagt bij aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van de mainport.

Planning
2019: verdieping Nieuwe Waterweg gereed
2021: BRG en 750 ha gereed
2040: haventerreinen Maasvlakte 2 volledig uitgegeven

Politiek/bestuurlijk
Het planologische kader op rijksniveau ligt besloten in de Planologische Kern Beslissing PMR (2006) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro 2011). Verder is de uitvoering van het project vastgelegd in het bestuursakkoord (2004) en uitwerkings-overeenkomsten (2005). Voor de verbreding van het Breeddiep en de verdieping van de Nieuwe Waterweg is een aanvulling op de Uitwerkingsovereenkomst (UWO) Landaanwinning PMR met het Havenbedrijf afgesloten.

Uitvoering
De verantwoordelijkheid en de risico's voor de uitvoering zijn bij diverse partijen neergelegd (Havenbedrijf Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam). Binnen het rijk dragen de ministeries van IenW, EZK, LNV, BZK en Financiën verantwoordelijk-heid voor projectonderdelen. De natuur-compensatie bij de landaanwinning wordt onder verantwoordelijkheid van het rijk uitgevoerd.

Financiën
Bijdrage van het ministerie van IenW
€ 1.162 mln. Andere rijksbijdrage € 142 mln.
De uitgekeerde prijsbijstelling 2018 is € 2 mln.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	1.188	2040
MIRT 2014	1.189	2040
MIRT 2015	1.192	2040
MIRT 2016	1.194	2040
MIRT 2017	1.197	2040
MIRT 2018	1.199	2040
MIRT 2019	1.162	2040
verschil	26	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	11	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	1.036	
2013	1.040	
2014	1.043	
2015	1.048	
2016	1.055	
2017	1.060	91%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Zoetwater**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen		•					
MIRT fase			•				
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën		•					
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Er is € 41,4 mln van Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren naar dit project overgeheveld.
2015: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

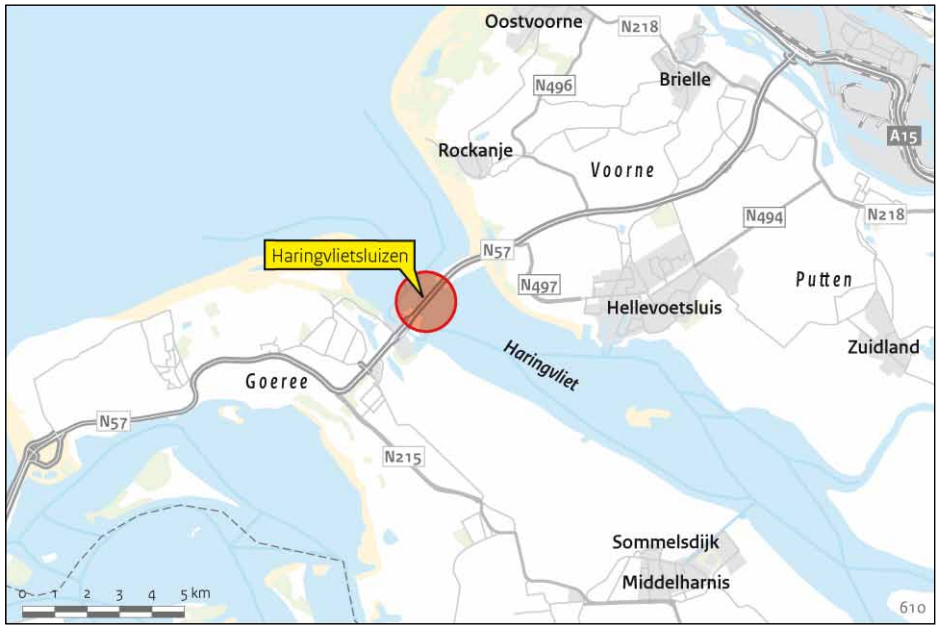
Besluit beheer Haringvlietsluizen

Opgave

In 1970 werd het Haringvliet in het kader van de Deltawerken door de Haringvlietsluizen van zee afgesloten. Hierdoor verdwenen het zoute water en de invloed van eb en vloed. Trekvissen zoals zalm, zeeforel en glasaal kunnen nu de stroomgebieden van de Rijn en de Maas niet of nauwelijks meer bereiken. Ook de trek naar zee wordt bemoeilijkt, omdat de sluizen alleen bij eb opengaan wanneer er rivierwater moet worden afgevoerd.

Oplossing

Als een beperkt deel van de Haringvlietsluizen bij vloed op een kier wordt gezet, kunnen trekvissen de stroomgebieden van de Rijn en de Maas wel bereiken. Door het Kierbesluit wordt alleen het westelijke deel van de Haringvliet zout. De daar gelegen inlaatpunten van het waterschap Hollandse Delta en Evides Waterbedrijf moeten naar het oosten worden verplaatst, zodat het gebruik van zoetwater uit het Haringvliet niet verandert. Bij een lage afvoer van de rivier (minder dan 1500 m^3/s) gaan de sluizen bij vloed weer dicht en wordt het Haringvliet 'zoetgespoeld'. Een deel van het zoetwatertracé op Voorne-Putten wordt door de provincie Zuid-Holland gerealiseerd in het natuurontwikkelingsproject Beningerwaard. De aanvoer van zoetwater naar het agrarisch gebied verdubbelt, waarmee een robuuste situatie ontstaat. Voor Goeree-Overflakkee is besloten tot een variant waarbij het waterschap een kanaal aanlegt en Evides een afzonderlijke pijp. Hierbij wordt ook een gescheiden aan- en afvoer gerealiseerd. Hetgeen voor zoetwater en ecologie robuuster en efficiënter is. Hiermee ontstaat eenzelfde niveau van wateraanvoer als op Voorne-Putten.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het Kierbesluit draagt bij aan het behalen van de doelstelling uit de Kaderrichtlijn Water voor vis. Daarnaast is het onderdeel van het Rijn Actieprogramma.

Planning

2013: principebesluit
2014: ondertekening realisatieovereenkomsten
2015: start realisatie
2018: effectuering van het Kierbesluit

Politiek/bestuurlijk

Gemeenten verlenen medewerking aan de benodigde bestemmingsplanprocedures.

Financiën

Voor dit project is vanuit het rijk in totaal circa € 76 mln beschikbaar. Artikel DF 2.02.02. De bijdrage van Hollandse Delta en Evides is bij elkaar € 4 mln.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Zoetwater**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Besluit beheer Haringvlietsluizen
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	76	2018
MIRT 2016	76	2018
MIRT 2017	76	2018
MIRT 2018	76	2018
MIRT 2019	76	2018
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	0	
2013	28	
2014	28	
2015	32	
2016	61	80%
2017	67	88%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning				•	•	•	
Financiën		•		•		•	•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het budget is bijgesteld vanwege diverse ontvangsten (€ 4 mln) en afbouw van risicoreservering (-€ 65 mln).
2016: Het taakstellend budget voor de steenbekledingen is verlaagd met € 40 mln vanwege afbouw van risicoreservering en een aanbestedingsmeevaller. De start van het laatste cluster van de werkzaamheden van de steenbestortingen is twee jaar vertraagd in afwachting van een uitspraak van de Raad van State; dit heeft gevolgen voor de oplevering.
2017: De voortgang van de vooroeververdedigingenclusters (2.2 en 3) is vertraagd. De oorzaken zijn de ontbinding van het contract en de vernietiging van de Natuurbeschermingswet-vergunningen door de Raad van State bij cluster 2.2.
De vertraging heeft doorwerking op de uitvoering en de oplevering van het laatste cluster (3).
2018: Een financiële tegenvaller bij project Vooroeververdediging is inzichtelijk gemaakt. Deze is onder andere veroorzaakt door compensatiemaatregelen en herstelwerkzaamheden. Na het opnieuw verkrijgen van vergunningen wordt de uitvoering in 2018 verder voorbereid. In 2019 wordt gestart met de uitvoering. De oplevering is voorzien in 2021.

Vooroeververdediging en Herstel steenbekleding Oosterschelde en Westerschelde

Opgave

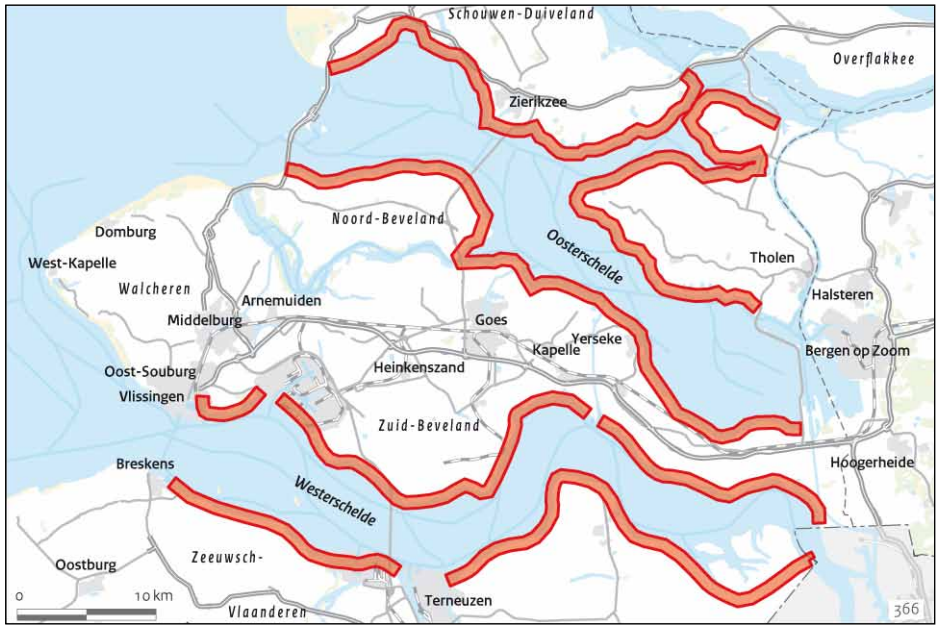
Vooroeververdediging
In 1992 hebben het rijk, de provincie Zeeland en de toenmalige waterschappen een overeenkomst gesloten waarin het rijk de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de bestrijding van oevererosie in de Westerschelde. De overeenkomst wordt om de tien jaar stilzwijgend verlengd. De huidige 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 stabiliteits-normen. 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 onderwater-oever 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 water-kering. Hiermee kwamen ook de steen-bekledingen langs de Oosterschelde erbij. Er is in totaal circa 321 km steenbekleding hersteld, waarvan 140 km langs de Westerschelde en 181 km langs de Oosterschelde. In september 2015 is de waterveiligheidsdoelstelling bereikt. In 2017 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)

Planning

2017: decharge herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
2021: oplevering vooroeververdedigingen

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: de volgorde van de verbeteringswerken vooroeververdediging is vastgesteld volgens de Integrale Beoordeling Oosterschelde (IBOS). Dit is gebeurd in overleg met betrokken waterschappen en provincies. Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt rekening gehouden met de effecten daarvan op natuur, landschap en recreatie. De huidige overeenkomst loopt tot begin 2022. In 2016 is het voornemen kenbaar gemaakt om de overeenkomst daarna niet te verlengen. Hierover worden nu afspraken gemaakt tussen de betrokken partijen.

Financiën

Taakstellend budget: € 812 mln. Dit budget is in de begroting van het Deltafonds opgenomen onder Dijkversterking en Herstel steen-bekleding, Artikel DF 1.02.02. Dit is inclusief € 73 mln voor vooroeververdedigingen.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	836	2015
MIRT 2014	852	2015
MIRT 2015	854	2018
MIRT 2016	814	2018
MIRT 2017	815	2018
MIRT 2018	823	2021
MIRT 2019	812	2021
verschil	24	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	13	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	613	
2013	673	
2014	723	
2015	761	
2016	768	94%
2017	770	95%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **BZK**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							•
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk				•			•

Toelichting op de wijzigingen

2016: De voltooiing vindt eind 2018 plaats. De eindverantwoording geschiedt via SISA 2018, zodat de subsidie in 2019 vastgesteld kan worden. De minister van IenW heeft hiertoe in december 2015 een goedkeurende wijzigingsbeschikking afgegeven.
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.

Stadshavens Rotterdam

Opgave

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

Oplossing

Door de herstructurering en transformatie van het stadshavengebied krijgen haven en stad een versterking van de economische structuur en hoogwaardige woon- en werkmilieus.
De beoogde kwaliteitsslag van het woon- en werkmilieu straalt ook af op de bestaande stedelijke omgeving, waardoor het sociaal-economische klimaat van de stad en het vestigingsklimaat voor bedrijven verbetert. Ook wordt er ingespeeld op klimaat-verandering. 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. Op RDM is een bezoekerscentrum geopend. De grofsmederij is gereed en door verschillende bedrijven in gebruik genomen. In het M4H-gebied is het rijksmonument HAKA verkocht en dit zal worden herontwikkeld. Het Havenbedrijf heeft loodsen van het fruitoverslagbedrijf Total Produce aangekocht en deze worden ontwikkeld voor bedrijven in de Maakindustrie. In de Maashaven zijn vergevorderde plannen voor een natuurvriendelijke oever.

Zuid-Nederland

Visie

Hoofdopgaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

Opgavenkaart

Projectenkaart

Infographic

Project- en programmabladen

Zuid-Nederland

Het MIRT-gebied Zuid-Nederland bestaat uit de provincies Noord-Brabant en Limburg.

Visie

Noord-Brabant

De provincie Noord-Brabant is een belangrijke motor voor de Nederlandse (kennis)economie. Zuid- Nederland – in het bijzonder de Brainport Regio Eindhoven – doet het goed in Europees verband. Dat resulteert onder andere in de hoge ranking op de lijst van de meest innovatieve regio's in de EU en in het geval van de Brainport Regio Eindhoven zelfs van de wereld.

Dat Zuid-Nederland een dergelijke sterke positie heeft verworven, is onder meer te danken aan de centrale ligging tussen de stedelijke regio's van de Randstad, de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied. Bovendien is Noord-Brabant sterk vanwege de combinatie van onderzoeks- en kennisinstellingen, kennisintensieve bedrijven en hoogwaardige maakindustrie met bedrijven als ASML, Philips, Heineken, NXP, Paccar/DAF, VDL, Shell, SABIC, Cargill, Bosch Transmission Technology en Fuji. Ook kent Noord-Brabant een sterke industriële structuur van midden- en kleinbedrijf.

Het is niet vanzelfsprekend dat Zuid-Nederland deze positie als innovatieve regio kan vasthouden. Het blijven inzetten van rijk en regio op de internationale positie, goede internationale verbindingen, het vestigingsklimaat en de concurrentiekracht is noodzakelijk. Noord-Brabant wil zich verder ontwikkelen als duurzame regio die op Europees niveau concurreert met topkennis en -innovatie, met een diversiteit aan florerende economische clusters. Daarbij staan met name de ontwikkelingskansen centraal van de topsectoren High Tech Systemen 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

De provincie Limburg grenst voor het overgrote deel aan onze buurlanden. De provincie bevat meerdere topsectoren (Chemie, Tuinbouw & Uitgangsmaterialen, Life Sciences & Health, Agri & Food, Logistiek en Energie) en maakt deel uit van de Brainport Zuidoost-Nederland en de toptechnologische regio Eindhoven-Leuven-Aachen triangle (ELAt). De provincie heeft een hoge recreatieve aantrekkingskracht.

Het langetermijnperspectief voor Limburg is behoud en versterking van het vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven, waarbij de kwaliteit van wonen en leven, het menselijk kapitaal, een sterk en duurzaam economisch profiel en goede verbindingen de vier kernambities vormen. Limburg wil de economische sectoren verder versterken in aansluiting op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), het topsectorenbeleid en de Visie Brainport 2020.

In de samenwerkingsvorm tussen overheden, kennisinstellingen en marktpartijen is gekozen voor een integrale benadering. Dit is daarmee in Limburg het kompas voor samenwerking. Deze benadering past ook in de werkwijze van het MIRT. De ambitie van Limburg is om de geografische ligging tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam en het Duitse achterland meer te benutten (met name Venlo en de Maasroute), zodat de toegevoegde waarde voor het grootschalige nationale en internationale goederenvervoer verder kan toenemen. Hierbij sluit het rijk aan met zijn MIRT-programma Goederencorridor Zuidoost. Voor Zuid-Limburg ligt de ambitie in de versterking van de Euregionale agglomeratie, waardoor grensoverschrijdende kansen beter benut worden.

Zuid-Nederland

Hoofdopgaven

Kenniseconomie

Het economische succes in Noord-Brabant 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. Noord-Brabant loopt voorop in Nederland met het ontwikkelen, het testen en het toepassen van oplossingen voor maatschappelijke opgaven. De uitstekende Noord-Brabantse kennisinfrastructuur van onderwijs- en onderzoekinstellingen, maar ook in het bedrijfsleven, vormt een belangrijke voedingsbodem voor de kenniseconomie. In Noord-Brabant zijn het versterken van de economische (innovatieve) clusters en het creëren van een excellent (internationaal) vestigingsklimaat belangrijke opgaven.

Economie Zuid-Nederland

De kenniseconomie bestaat in Zuid-Nederland uit de ontwikkeling van de Brainport Regio Eindhoven met een hecht netwerk van onderzoeks- en kennisinstellingen, kennisintensieve bedrijven en hoogwaardige maakindustrie. In West- en Midden-Brabant gaat het om de ontwikkeling van een Modern Industrieel Cluster met Logistiek, High Tech Systemen 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.

Greenport Venlo

Venlo ligt in het hart van een regio waarin binnen een straal van 100 kilometer ruim 30 miljoen consumenten wonen. Gecombineerd met de tuinbouw in de Duitse regio Niederrhein ligt hier een van de grootste tuinbouwgebieden van Europa. Hier bevindt zich onder de noemer greenport Venlo een (inter)nationaal centrum van bedrijvigheid in de topsectoren Logistiek, Agri & Food en Tuinbouw & Uitgangsmaterialen. De Brightlands Campus Greenport Venlo richt zich op food, nutrition en logistics. Op de Brightlands-campussen werken bedrijfsleven, kennisinstituten en de overheid nauw samen. Het Logistiek Multimodaal Knooppunt Regio Venlo is een van de belangrijkste logistieke knooppunten van Nederland vanwege de multimodale overslagfaciliteiten en de ligging aan (inter)nationale transportroutes over weg, water en spoor. Versterking van de ruimtelijk-economische structuur voor de aanwezige topsectoren biedt hier een grote ontwikkelingskans. Het Beraad van Boskoop beoogt met de Impulsagenda Greenport 3.0 de toppositie verder te versterken.

Bereikbaarheid

De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) laat zien dat het verkeer in Noord-Brabant verder toeneemt. Dat kan leiden tot een groeiende filedruk. De NMCA toont aan dat de geplande investeringen onvoldoende zijn om de knelpunten adequaat aan te pakken. Er is meer nodig om een robuuste weg- en spoorweginfrastructuur in Noord-Brabant te creëren met voldoende capaciteit om pieken en calamiteiten op te vangen. Er is vaak sprake van multimodale opgaven. Een knelpunt op de weg op een bepaalde traject gaat vaak gepaard met een (parallel) knelpunt op het spoor op hetzelfde traject. Daarnaast laat de NMCA zien dat er grote opgaven zijn rond de 'first and last mile' en de stedelijke bereikbaarheid. Dat vraagt om een gezamenlijke multimodale aanpak 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 logistiek netwerk met sterke intermodale verbindingen. Het rijk zet in op het handhaven van een goede bereikbaarheid via weg (onder andere op de A2 en de A27 en op de A58 en A67 als achterlandverbinding van de mainport Rotterdam), het water (Wilhelminakanaal, Zuid-Willemsvaart), de lucht (via Eindhoven Airport) en het spoor. Bij het spoor gaat het onder meer om goede internationale treinverbindingen naar Duitsland en België.

Voor het accommoderen van het goederenvervoer per spoor zetten regionale partners in op het (op termijn) realiseren van de goederenruit Zuid-Nederland. Voor de complexe spoorwegovergang Vierpaardjes te Venlo, die zowel de Brabantroute als de Maaslijn kruist, zijn in 2016 afspraken gemaakt over het realiseren van een ongelijkvloerse kruising.

Ook is ruimte nodig voor het transport van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen. Voor de bereikbaarheidsopgaven binnen Noord-Brabant zet de regio in op het versterken van het stedelijk netwerk door de realisatie van een duurzaam en robuust verkeer- en vervoersysteem met ruimte voor nieuwe innovaties en slimme (smart) toepassingen. Dit in combinatie met de ontwikkeling van hoogstedelijke zones. Het verbinden van deze zones levert naar verwachting een belangrijke bijdrage aan het vergroten van de agglomeratiekracht van het stedelijk netwerk van Noord-Brabant. Voor verbetering van grensoverschrijdend spoorvervoer zet het rijk primair in op het handhaven, verbeteren of realiseren van (intercity) verbindingen met HSL-stations in Düsseldorf, Luik, Aken en Antwerpen. Daarnaast resulteren de modernisering van de Maasroute en de uitbreiding van de capaciteit van de sluis bij Ternaaien in een betere doorstroom van goederenvervoer over de Maas naar en vanuit België. Hiermee wordt de functie van de Maas als internationale corridor versterkt.

Zuid-Nederland

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 toptechnologische regio en de corridor tussen mainports, Brainport en Duitsland, naast het behoud en de ontwikkeling van de synchromodaliteit voor het goederenvervoer. De A67 en de A2/A76 zijn logistieke assen van de mainports tot 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 de Brainport Zuidoost-Nederland en de greenport Venlo.

Levenskwaliteit en vestigingsklimaat

Het vestigingsklimaat voor bedrijven, kenniswerkers en talent vraagt om gevarieerde woonmilieus, concurrerende werklocaties en een aantrekkelijke leefomgeving. Daarbij gaat de aandacht uit naar de ontwikkeling van dynamische steden (hoogstedelijke zones en stedelijke knooppunten), een gevarieerd aanbod van werklocaties en voorzieningen, een aantrekkelijke landschappelijke omgeving en vitale dorpen. De opgave is het verbeteren van de leefomgeving en van het vestigingsklimaat, zodat inwoners en ondernemers er graag blijven of zich er willen vestigen.

Demografische omslag: slim inspelen op bevolkingsdaling

De daling van het aantal inwoners speelt al in Zuid-Limburg en gaat zich op termijn ook voordoen in andere delen van Zuid-Nederland. Daarnaast vergrijst de bevolking. De verandering van de bevolkingssamenstelling heeft ingrijpende gevolgen voor woningbouw, arbeidsmarkt en lokale voorzieningen en daarmee mogelijk voor de ruimtelijke structuur en het vestigingsmilieu. Deze demografische ontwikkeling leidt tot een integrale opgave waarin het sociale, fysieke en economische domein verweven zijn. De uitdaging is om op regionaal niveau te zorgen voor toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig onderwijs, een vitale economie, een goedwerkende woningmarkt en zorg op maat, vanuit de kracht die in Zuid-Nederland aanwezig is. De veranderende bevolkingsopbouw is een uitdaging voor de verdere economische ontwikkeling van Zuid-Nederland.

Duurzaamheid en energie

Noord-Brabant maakt een duidelijke beweging naar meer duurzaamheid en een energieneutraal Noord-Brabant. Het is noodzakelijk dat de samenleving duurzamer wordt ingericht. Dat betekent: zorgvuldig gebruik van ruimte, grondstoffen en producten, minder gebruik van fossiele energie, productie van duurzame energie en toepassing van duurzame energiesystemen. In het Brabants Energieakkoord hebben diverse partijen uit de provincie afspraken gemaakt over de vergroening en verduurzaming van de Noord-Brabantse economie. Het gaat om een regionaal initiatief, maar de maatregelen liggen grotendeels in lijn met de doelstellingen die in 2013 in het landelijke Energieakkoord zijn opgenomen. Afgesproken is bijvoorbeeld dat in Noord-Brabant tot 2021 zo'n 40.000 woningen energieneutraal worden gemaakt en dat de industrie 10% van haar energie gaat opwekken via zonnepanelen.

Water

De Gebiedsagenda kent een aantal speerpunten rond wateropgaven, zoals de verbetering van de waterkwaliteit, de bescherming tegen overstromingen in het rivierengebied en wateroverlast in de rest van Noord-Brabant, het herstel van waterafhankelijke natuurwaarden, de landbouwwatervoorziening en het beleid voor grote onttrekkingen van grondwater voor industrie en de drinkwatervoorziening. In het MIRT staan het Deltaprogramma Maas en het Zoetwaterbeleid centraal. In het kader van het Deltaprogramma Maas worden maatregelen voor de hoogwaterveiligheid tot 2050 op regionale schaal verder uitgewerkt. In Deltaprogramma 2015 zijn voor zes riviertrajecten goede kansen gesignaleerd om tot brede oplossingen te komen van rivierverruiming en dijkversterking met ruimtelijke en economische meekoppelkansen. De Bestuursovereenkomst Zoetwater Regio Zuid heeft tot doel afspraken vast te leggen tussen regio en rijk en tussen de regionale partijen voor de uitvoering van het Werkprogramma Zoetwatervoorziening Hoge Zandgronden/ regio Zuid-Nederland 2016-2021.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS)

In de bestuurlijke intentieverklaring Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) van juni 2016 hebben de Noordelijke en Zuidelijke Randstad, de Brainport Eindhoven en het rijk afspraken gemaakt over het gezamenlijk versterken van de internationale concurrentiekracht van deze economische kerngebieden en van Nederland. Partijen richten hun beleidsinzet op een beperkt aantal toplocaties (campussen, functiegemengde zakencentra, transformatiegebieden, productielandschappen) in de drie gebieden. Het doel daarbij is het versterken van de inbedding van deze toplocaties in de (inter)nationale en stadsgewestelijke netwerken en op verdichting rond knooppunten van openbaar vervoer. Zo wordt de agglomeratiekracht versterkt en wordt vervoerwaarde opgebouwd, zodat de investeringen in de infrastructuur effectiever worden. In de Brainport gaat het om de volgende toplocaties: High Tech Campus Eindhoven (inclusief ASML), Eindhoven Centraal (waaronder Eindhoven Internationale Knoop XL), Eindhoven Strijp-S, Innovatieve maakindustrie Brainport (Eindhoven).

Brainport Eindhoven

De Brainport Eindhoven is de kennismotor van Nederland. Voor de versterking van de internationale concurrentiepositie is een gebiedsgerichte, programmatische aanpak nodig. Het gaat niet alleen om een goede (inter)nationale bereikbaarheid, maar ook om levenskwaliteit. 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

Zuid-Nederland

concurrentiekracht van dit economisch kerngebied en de verdienkracht van Nederland als geheel. Talent, kennis en innovatie, ondernemerschap 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 BrainportCity is uitgangspunt voor het programma Brainport City. Deze gebiedsvisie geeft een kansrijk toekomstperspectief waarmee de Brainportregio kan blijven concurreren met Europese kennis- en innovatieregio's. Geconstateerd is dat daarvoor substantiële verbeteringen van de agglomeratiekracht, de connectiviteit en het vestigingsklimaat nodig zijn. De verbeteringen kunnen worden bereikt door een kwaliteitssprong in stedelijke cultuur (van Brainport Avenue naar BrainportCity), een betere bereikbaarheid via weg en openbaar vervoer, en de versterking van relaties tussen arbeidsmarkten, dienstensectoren en kennisclusters. De relatie met de ontwikkeling van Eindhoven Internationale Knoop XL en BrainportCity wordt nog nader ingevuld.

Ruimtelijk Economische Agenda West- en Hart van Brabant (REA)

In de regio's West-Brabant en Hart van Brabant zijn de topsectoren Chemie, 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-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 Brabant 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. In West-Brabant is de opgave om de economische groei, de krimpende bevolking, de landschappelijke kwaliteit en de ingrepen in het kader van de energietransitie en klimaatverandering integraal aan te pakken. Hiernaast speelt een ruimtelijke wateropgave in het kader van de Zuidwestelijke Delta en zijn er mogelijkheden voor duurzame energie.

Hart van Brabant

Hart van Brabant zet de komende jaren stevig in op een ruimtelijk-economische agenda die houvast biedt en op een infrastructuur die voldoende robuust is om de weg vrij te maken voor de beoogde ontwikkeling. Aandacht voor de ruimtelijke structuur is niet alleen belangrijk voor de regio, maar ook voor de provincie Noord-Brabant en voor Zuid-Nederland als geheel. De provincie wordt doorsneden door twee belangrijke noord-zuid-snelwegverbindingen, maar dankt haar logistieke rol in belangrijke mate ook aan de verbindingen die van west naar oost door de provincie lopen. De A58 en de A59 vormen samen met de noord-zuidverbindingen de 'hashtag Brabant': een netwerk van vitale verbindingen tussen de wereld-

Zuid-Nederland

haven Rotterdam en het Europese achterland. Op het gebied van verkeer en vervoer zijn er verschillende projecten en activiteiten die moeten bijdragen aan een betere ontsluiting en bereikbaarheid van de regio. Ze zijn vooral van belang voor de ambities van Hart van Brabant voor logistiek en leisure. Maintenance en de wateropgaven zijn ook in Hart van Brabant belangrijke punten op de MIRT Agenda.

Noordoost-Brabant

Noordoost-Brabant is een vitale landelijke regio en het agrofood-complex speelt binnen het internationale speelveld een belangrijke rol. In het verdiepende onderzoek proeftuin AgroFood Zuidoost-Nederland, dat de regio heeft uitgevoerd, staat de innovatiekracht centraal. Deze innovatiekracht heeft een relatie met de schaal van toepassing. Juist omdat de primaire productie hier groot is, zijn er in deze regio veel aanverwante bedrijven in de keten met cross-overs naar andere ketens. Vanwege deze schaal en de omvang van de gehele keten zijn er voldoende toepassingsmogelijkheden van nieuwe kennis en daarmee ontstaat de mogelijkheid voor innovatie ontwikkeling in deze regio. De opgave daarbij is om de ruimtelijke kwaliteit en de bereikbaarheid van de regio te borgen en tegelijk na te denken over nieuwe, intelligente (agro)logistieke en ruimtelijke concepten. Ook speelt er een integrale wateropgave rond de Maas.

Zuidoost-Brabant

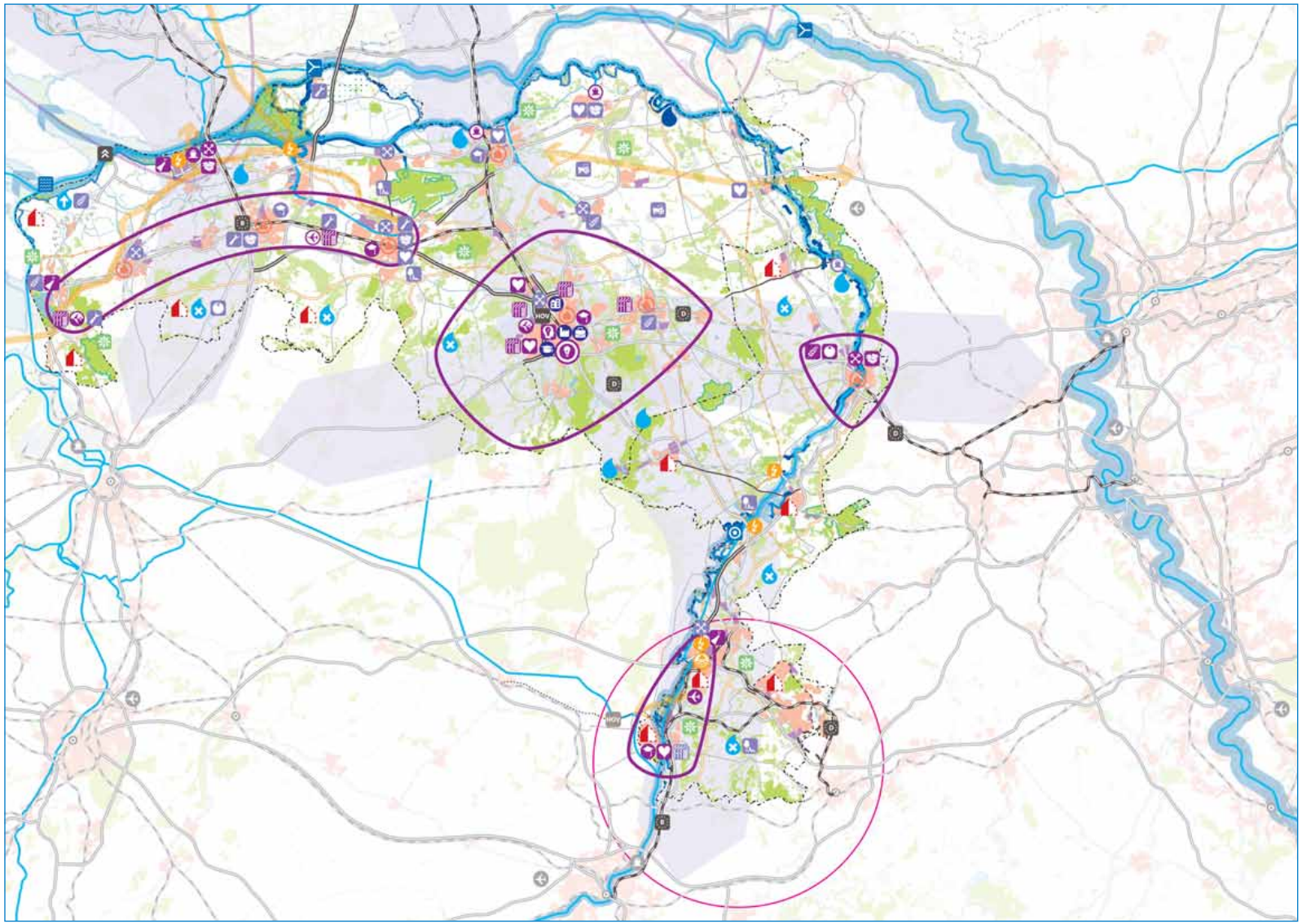
Zuidoost-Brabant is een sterke economische regio met internationale uitstraling, met een rijke traditie van samenwerking. Hoofddoel is dat de Brainport Regio Eindhoven, samen met de twee andere mainports, ook in 2020-2040 toonaangevend is en blijft voor de internationale concurrentiepositie van Nederland. De ambitie is om deze positie te versterken en op te schalen. In Brainport Regio Eindhoven worden innovatieve producten bedacht, ontwikkeld, geproduceerd en verkocht die bijdragen aan het verminderen en oplossen van maatschappelijke problemen op het gebied van gezondheid, vergrijzing, energie, duurzaamheid, enzovoort. Brainport is dus meer dan hightech. Andere belangrijke sectoren voor de Brainport Regio Eindhoven zijn onder meer Agri & Food (zie Noordoost) en Automotive (Smart Mobility).

Zie voor Gebiedsagenda Brabant:
https://www.leerplatformmirt.nl/mirt+in+de+regio/zuid-nederland/1076743.aspx

Zie voor Gebiedsagenda Limburg:
https://www.leerplatformmirt.nl/mirt+in+de+regio/zuid-nederland/1076737.aspx

Zuid-Nederland Opgavenkaart

< Ga naar legenda



Zuid-Nederland Opgavenkaart

< Ga terug naar de kaart

Zuid-Nederland Projectenkaart

MIRT Onderzoek
1 Maasoeverpark
2 Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal
3 Lob van Gennep

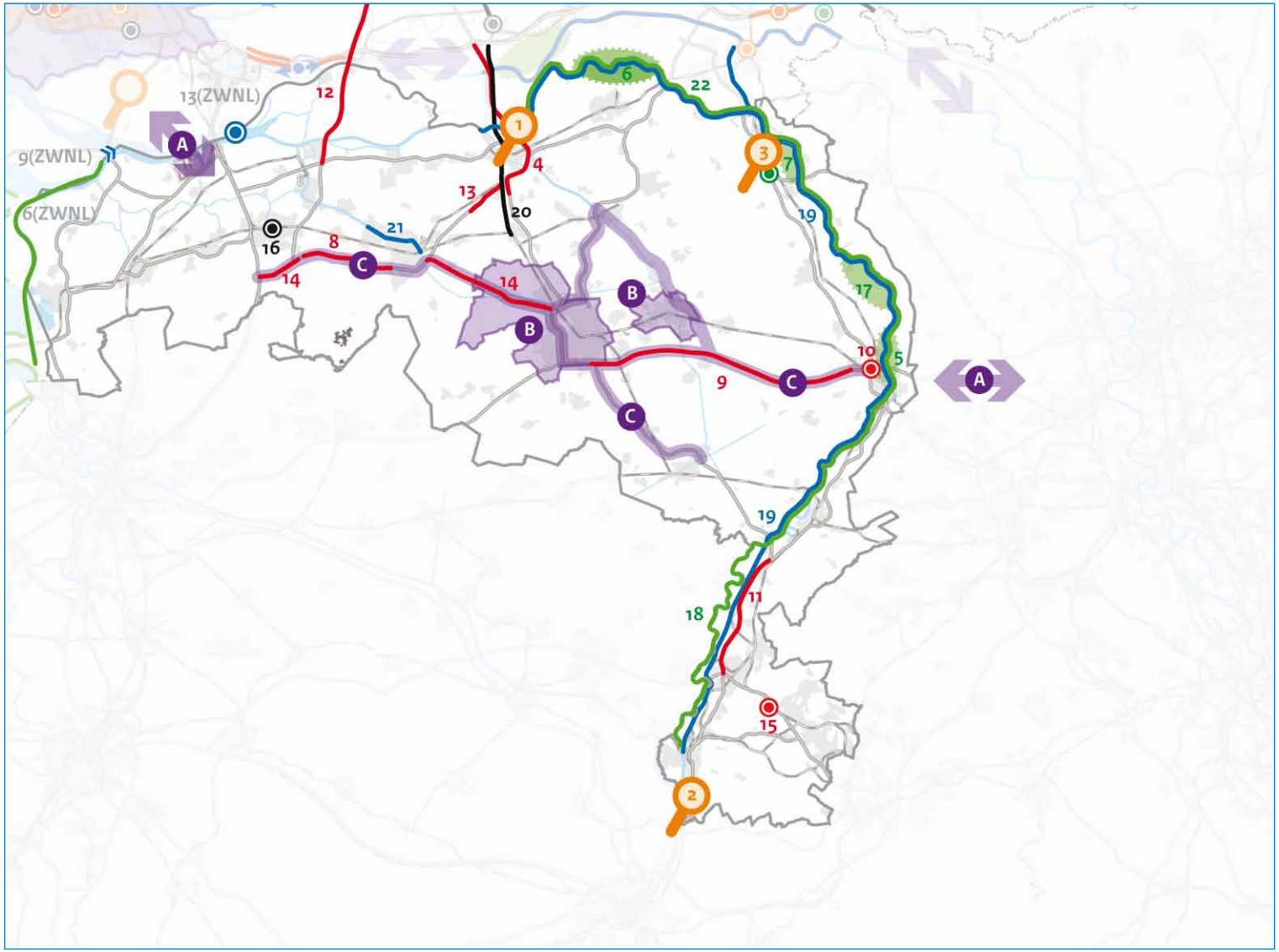
Verkenning
4 A2 Deil - 's-Hertogenbosch - Vught
5 Integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo
6 Integrale verkenning Ravenstein - Lith
7 MIRT verkenning Oeffelt
8 Smartwayz.nl: A58 Tilburg - Breda
9 Smartwayz.nl: A67 Leenderheide - Zaarderheiken

Planuitwerking
10 A67/A73 knooppunt Zaarderheiken
11 A2 Het Vonderen - Kerensheide
12 A27 Houten - Hooipolder
13 N65 Vught - Haaren
14 Smartwayz.nl: InnovA58

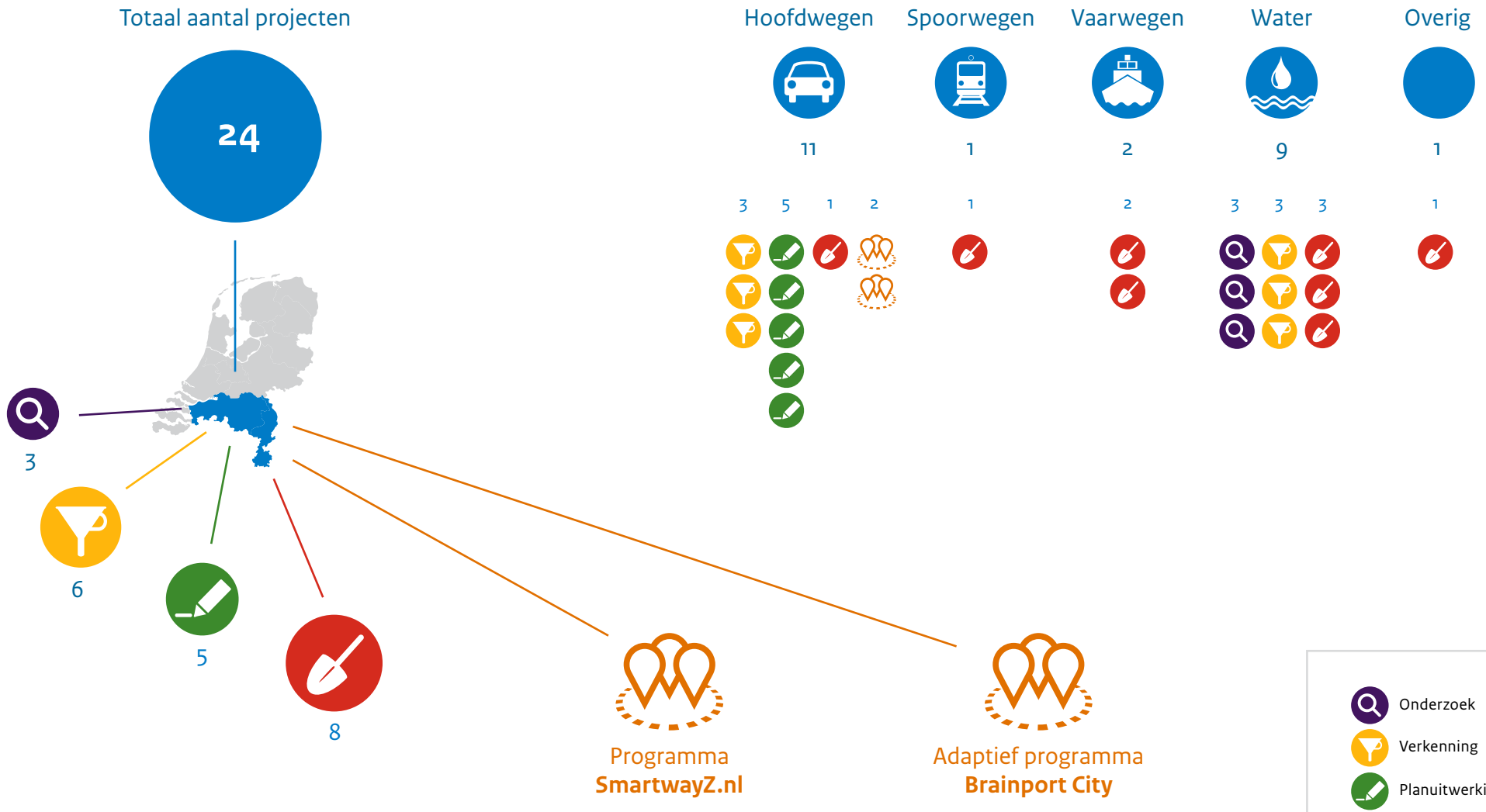
Realisatie
15 A76 Aansluiting Nuth
16 Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
17 Gebiedsontwikkeling Ooijen - Wanssum
18 Grensmaas
19 Maasroute, modernisering fase 2
20 PHS Meteren - Boxtel
21 Wilhelminakanaal Tilburg
22 Zandmaas

Programma's

A Programma Goederencorridor Zuidoost
B Adaptief programma Brainport City
C Programma SmartwayZ.nl



Zuid-Nederland Infographic



Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **Programma**

Programma SmartwayZ.nl

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing						•	
Planning							
Financiën							•
Politiek/Bestuurlijk						•	•

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: Voor de A2 Weert-Eindhoven wordt geen verkenning gestart, maar een no regret pakket uitgewerkt
2019: Voor het deelprogramma A58 Tilburg-Breda wordt een MIRT-verkenning gestart. Hiervoor wordt € 35 mln rijksbudget gereserveerd.

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

- InnovA58
- A58 Tilburg-Breda
- A67 Leenderheide-Zaarderheiken

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.

Het programma zal adaptief worden ingericht. Vooraf alles programmeren voor de lange

Programma SmartwayZ.nl (vervolg)

termijn wordt losgelaten, zodat ruimte blijft bestaan voor het inspelen op veranderende omstandigheden en nieuwe technologische mogelijkheden.

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Budgetflexibiliteit	Openstelling
Verkenning/planuitwerking				
InnovA58	Zie apart MIRT-blad SmartwayZ.nl: InnovA58	412	Bestuurlijk verplicht	2022 - 2024
ITS/Smart Mobility		31	Gebonden	
MIRT Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken	Zie apart MIRT-blad SmartwayZ.nl: A67 Leenderheide - Zaarderheiken	154	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		632		
Totaal beschikbaar		632		
juridisch verplicht		0%		

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							●
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2019: Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma
SmartwayZ.nl

A58 Tilburg - Breda

Opgave

De A58 tussen Tilburg en Breda is een deel-opgave van het programma SmartwayZ.nl.

In de deelopgave A58 Tilburg-Breda wordt gezocht naar de 'slimste oplossing' om de bereikbaarheid te vergroten. Uit een markt-verkenning blijken zowel smart mobility- en gedragsmaatregelen als fysieke capaciteits-uitbreiding kansrijk. De effecten van alleen smart mobility- en gedragsmaatregelen zijn op het moment nog niet goed in te schatten, maar lijken onvoldoende om de verkeers-problematiek op te lossen. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), waarin naast de mobiliteitsontwikkeling ook de potentiële bereikbaarheidsopgaven 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

juni 2018: startbeslissing
2018-2019: verkenning
najaar 2019: voorkeursbeslissing
2019-2022: planuitwerking
2023-2025: (voorbereiding) 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**

Programma
SmartwayZ.nl

A58 Tilburg - Breda
(vervolg)

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.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen						•	
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2018: Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma
SmartwayZ.nl

A67 Leenderheide - Zaarderheiken

Opgave

Het project A67 Leenderheide-Zaarderheiken is onderdeel van het programma SmartwayZ.nl. Vanuit het beginsel smart mobility waar mogelijk en capaciteitsvergroting waar nodig vindt een verkenning plaats 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.

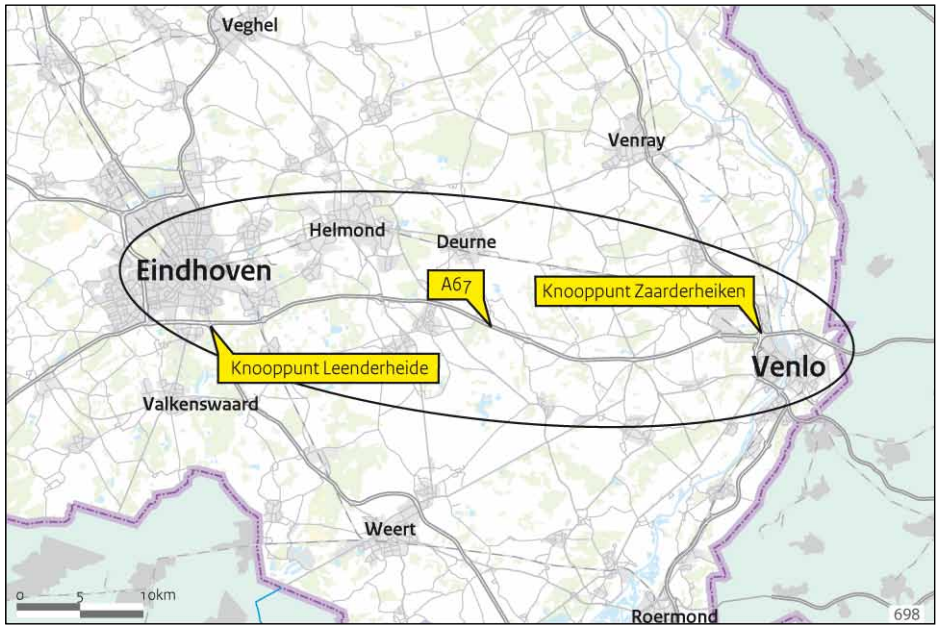
De opgave is om tot een maatregelenpakket te komen om de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op de A67 te verbeteren. Prioriteit voor de doorstromingsmaatregelen ligt op het traject Leenderheide-Asten. Eerst wordt gekeken of smart mobility-maatregelen voldoende kunnen bijdragen aan een betere doorstroming (en verkeersveiligheid). Indien noodzakelijk is capaciteitsuitbreiding aan de orde.

Oplossing

Vanuit de omschreven opgave wordt in de verkenning gezocht naar een maatregelenpakket. De inhoud daarvan wordt vastgelegd in de voorkeursbeslissing in 2018.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan een verbetering van de nationale en internationale bereikbaarheid. Het verbeteren van het vestigingsklimaat van Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo zijn benoemd als opgaven van nationaal belang.



Duurzaamheid

Duurzaamheid maakt deel uit van verschillende aspecten in het beoordelingskader. Het gaat daarbij om meer dan alleen de beoordeling van effecten. Mogelijk zijn er ambities en kansen die meegekoppeld kunnen worden. Daarom wordt hier apart aandacht aan besteed.

Planning

2018: voorkeursbeslissing
2019-2020: Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit

Betrokken partijen

Provincies Noord-Brabant en Limburg en alle aanliggende gemeenten en andere bestuurlijke organen zijn bij het project betrokken.

Financiën

In het Programma SmartwayZ.nl stellen rijk en regio voor dit project € 210 mln beschikbaar, waarvan € 55 mln afkomstig van de provincie Noord-Brabant, € 3 mln van de provincie Limburg en € 154 mln van het rijk. Binnen het programmabudget SmartwayZ.NL is € 59 mln gereserveerd voor smart mobility, waarvan een deel ten goede kan komen aan smart mobility-maatregelen op de A67.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase					•		
Opgave							
Oplossing					•		
Planning					•		
Financiën					•		
Politiek/Bestuurlijk					•		

Toelichting op de wijzigingen

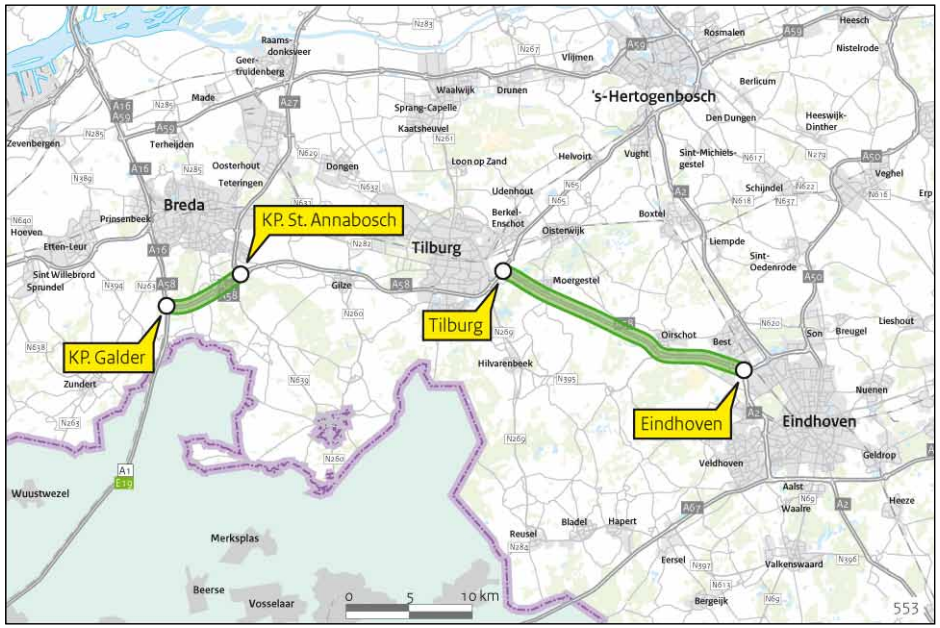
2017: De projectbladen over de A58 Sint Annabosch-Galder en de A58 Eindhoven-Tilburg zijn samengevoegd tot één MIRT-blad. Het project is opgenomen in het programma SmartwayZ.nl (Bereikbaarheid Zuid-Nederland). Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

Programma
SmartwayZ.nl

InnovA58

Opgave

De 160 km lange autosnelweg A58 loopt van Vlissingen tot de Ring Eindhoven. Deze weg verbindt de meeste grote Brabantse steden onderling (oost-west). Bovendien is de route onderdeel van de verbindingen Rotterdam-Antwerpen en Rotterdam-Zuidoost-Nederland-Ruhrgebied. Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van mei 2011 is gebleken dat in het hoge groeiscenario (Global Economy) in 2030 op de A58 tussen Breda en Tilburg een knelpunt zal ontstaan. Bovendien speelt op het traject colonne-vorming door vrachtverkeer, die van invloed is op doorstroming en veiligheid.



Oplossing

De oplossing voor het project is onderzocht binnen het project InnovA58. Dit project had als extra opgave om te onderzoeken in welke vorm innovaties een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing en de versnelling hiervan.

- A58 Sint Annabosch-Galder: In het najaar 2015 is de voorkeursbeslissing genomen voor een verbreding naar 2x3 rijstroken en aanpassing van de knooppunten Sint-Annabosch en Galder.
- A58 Eindhoven-Tilburg: In het najaar 2015 is de voorkeursbeslissing genomen voor een verbreding naar 2x3 rijstroken en aanpassing van de knooppunten De Baars en Batadorp en de aansluitingen Moergestel en Best.

De planuitwerking is evenals de verkenning binnen het project InnovA58 uitgewerkt en is medio 2016 opgestart. Het project InnovA58 stimuleert ook de inbreng van innovaties in het project, onder andere door de inrichting van een *living lab* voor innovaties in de periode 2016-2020. De innovatie-opqave van het project richt zich op optimale *life cycle costs*, *smart mobility*, minder milieuhinder, energie-neutraliteit 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 verkeers-veiligheid, de betrouwbaarheid en de robuustheid op dit traject.

Planning

2018: Ontwerp-Tracébesluit
2020: Tracébesluit
2021: start realisatie
2022-2024: openstelling

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Programma
SmartwayZ.nl

InnovA58
(vervolg)

Politiek/bestuurlijk
De voorkeursbeslissing voor dit project is genomen binnen de besluitvorming van het programma SmartwayZ.nl.

File Top 50
Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 21, 36 en 37 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 Meerjaren-programma Geluidssanering (MJPG).

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	401	2022-2024
MIRT 2018	405	2022-2024
MIRT 2019	412	2022-2024
verschil	11	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	11	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **Programma**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen			●		●		●
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							●
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.
2017: Op basis van inhoudelijke samenhang is het blad *Brainport Avenue* samengevoegd met het blad *Brainport City* en gewijzigd in *Adaptief programma Brainport City*.
2019: Er is een investeringsbeslissing genomen voor een eerste maatregelenpakket Eindhoven Internationale Knoop XL. Door de portefeuilleverdeling ligt inhoudelijk het voortouw van dit programma met ingang van 2018 onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van BZK.

Adaptief programma Brainport City

Aanleiding en doel

In vervolg op het MIRT Onderzoek Brainport Avenue (2013-2014) voeren het rijk en regionale partijen in Brainportregio Eindhoven binnen een adaptief programma samen de gebiedsvisie Brainport City uit. Deze gebiedsvisie geeft een ruimtelijk-economisch toekomstperspectief waarmee Brainport Eindhoven internationaal kan blijven opereren, daarbij voortbouwend op technologie, design en kennis. Het doel is 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 Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV);
6 Hoofdwegennet;
7 Internationale verbindingen;
8 Multimodaal Transferpunt Acht.

Vanuit verschillende lopende MIRT-programma's en -projecten wordt reeds bijgedragen aan de opgaven Hoofdwegennet (programma SmartwayZ.NL (A2, A58, A67, smart mobility), Internationale verbindingen (Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en Ontwikkelagenda Grensoverschrijdend Spoorvervoer), Eindhoven Noordwest (gebiedsontwikkeling Brainport Avenue en landzijdige bereikbaarheid Eindhoven Airport) en Stationsomgeving Eindhoven (stationspassage Eindhoven en fietsenstalling Neckerspoel). Ook is er sprake van samenhang met de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelingsstrategie (REOS).

Planning

Het voornemen is om eind 2018 het Plan van Aanpak voor Eindhoven Internationale Knoop XL vast te stellen met de formulering van ambitie, doel, fasering (korte, middellange en lange termijn), betrokkenheid van regio en rijk, waaronder de ministeries van BZK en IenW, en de governance. Daarbij wordt een relatie gelegd naar de Brainport Actieagenda. Eindhoven Internationale Knoop XL voorziet daarnaast 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.

Betrokken partijen

De gemeente Eindhoven (trekker), het rijk (ministeries van IenW, BZK 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**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen						•	
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk						•	

Toelichting op de wijzigingen

2018: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Lob van Gennep

Aanleiding en doel

De Lob van Gennep is een laaggelegen gebied tussen Gennep en Mook in de overgang van de Limburgse 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 kan het gebied veel water bergen, waardoor de waterstanden stroomafwaarts in de Bedijkte Maas (tot aan de Biesbosch) dalen. Dit is een essentieel onderdeel van hoogwaterveiligheid langs de Bedijkte Maas.

Doel van het MIRT Onderzoek is om te bekijken of de bergende werking van het gebied geoptimaliseerd kan worden. Daarbij wordt gekeken naar hoogwaterbescherming in het gebied zelf en benedenstrooms. Dit wordt gekoppeld aan het in kaart brengen van de kansen die de aanpassing voor hoogwater-veiligheid biedt om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te verbeteren: het borgen en versterken van gebiedskwaliteiten als landschap en cultuurhistorisch erfgoed, en het zoeken naar mogelijkheden voor synergie, bijvoorbeeld voor beekherstel, recreatie en toerisme.

In januari 2015 heeft de toenmalige minister van Infrastructuur en Milieu de regio gevraagd met voorstellen te komen voor rivier-verruimende maatregelen voor de korte termijn (voor 2028). Daarbij gaf ze drie criteria mee: effectief voor waterveiligheid, mee-koppelkansen en draagvlak, en cofinanciering. 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 rapportage van het MIRT Onderzoek is opgeleverd. Naar verwachting wordt de besluitvorming geagendeerd op het BO MIRT in het najaar van 2018.

Betrokken partijen

Het MIRT Onderzoek Lob van Gennep wordt getrokken door de provincie Limburg. De provincie werkt in dit MIRT Onderzoek samen met de gemeenten Gennep, Mook en Middelaar, Boxmeer en Cuijk, met Waterschap Limburg en het waterschap Aa en Maas, de provincie Noord-Brabant en het ministerie van IenW.

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen						•	
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk						•	

Toelichting op de wijzigingen

2018: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Maasoeverpark

Aanleiding en doel

Klimaatverandering en aanscherping van de waterveiligheidsnormen leiden tot een grote waterveiligheidsopgave voor de gezamenlijke partijen langs de Maas. De voorkeursstrategie voor de Maas uit het Deltaprogramma 2015 voorziet in dijkversterkingen en rivierverruimingen. Waar mogelijk worden deze maatregelen gecombineerd met andere ruimtelijk-economische ambities. Maasoeverpark is een van de zes koploperprojecten in de Maas, waar 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**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning						•	
Financiën						•	
Politiek/Bestuurlijk						•	

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. In mei 2017 hebben de regionale partijen de Samenwerkingsovereenkomst Ontwikkelingsvisie Zuidelijk Maasdal getekend.
2018: In het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van 2018 worden afspraken gemaakt over de vervolgfase van het MIRT Onderzoek.

Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal

Aanleiding en doel

In de Zuidelijke Maasvallei en in Maastricht ligt een grote opgave om het gebied en de stad richting het jaar 2050 afdoende te beschermen tegen extreem hoogwater in de Maas, rekening houdend met de veranderingen in het klimaat en de nieuwe waterveiligheidsnormen. Voor het rivierengebied hebben rijk en regio gekozen voor een combinatie van dijkversterking en rivierverruiming om de waterveiligheid te borgen. Rivierverruiming maakt het systeem robuuster en creëert kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen.

In januari 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de regio gevraagd met voorstellen te komen voor rivierverruimende maatregelen voor de korte termijn (voor 2028). Daarbij gaf ze drie criteria mee: effectief voor waterveiligheid, meekoppelkansen en draagvlak, en cofinanciering. In het bestuurlijk overleg MIRT (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 hoogwaterveilig-

Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal
(vervolg)

heid als belangrijke pijler. In het BO MIRT van 2018 worden afspraken gemaakt over de vervolgfase van het MIRT Onderzoek.

Betrokken partijen

De gemeente Maastricht trekt het MIRT Onderzoek in samenwerking met gemeente Eijsden-Margraten, het rijk (ministerie van 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**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					●		
MIRT fase							●
Opgave							●
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2019: Het project is overgegaan naar de Verkenningsfase.

A2 Deil - 's-Hertogenbosch - Vught

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 zullen diverse alternatieven worden onderzocht voor de uitbreiding en ontvlechting van de A2. Daarnaast zullen er ook alternatieven worden onderzocht waarbij er geen of minimale infrastructurele maatregelen worden genomen, bijvoorbeeld het pakket aan quickwins 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

2018: start verkenning
2020: voorkeursbeslissing
2021 - 2024: Tracébesluit
2025 - 2030: realisatie

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 van € 570 mln).
Het ministerie van IenW heeft tevens € 20,2 mln (inclusief btw) gereserveerd voor korte termijnmaatregelen (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).

Gebied	**Zuid-Nederland**
Onderwerp	**Water**
Ministerie	**IenW**
Fase	**Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase				•			•
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk				•			

Toelichting op de wijzigingen

2016: In het bestuurlijk overleg MIRT van 2016 is ingestemd met de start van een MIRT-verkenning voor Venlo.
2019: Op 6 februari 2018 is het Startdocument aan de Tweede Kamer verzonden en daarmee is de verkenning formeel van start gegaan.

Integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo

Opgave

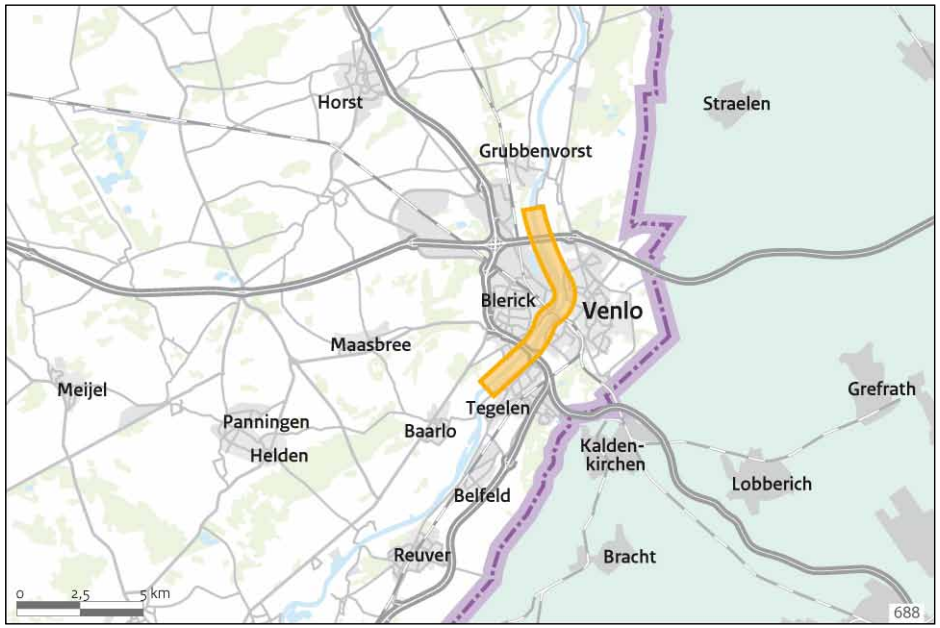
Waterveiligheid verbeteren in samenhang met de ruimtelijke economische opgave.

Oplossing

Er is gekozen voor een combinatie van dijkversterking en rivierverruiming om de waterveiligheid te borgen. Rivierverruiming maakt het systeem robuuster en creëert kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen: de doorontwikkeling van de industriehaven en kansen voor natuur, recreatie en landschap.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door een combinatie van rivierverruiming en dijkversterking wordt de waterveiligheid rondom Venlo nu en in de toekomst geborgd. De ruimtelijk-economische ontwikkeling en de ontwikkeling van landschap, natuur en recreatie worden versterkt.



Planning

Voor deze integrale verkenning wordt uitgegaan van een doorlooptijd van twee jaar. In het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van 2016 is ingestemd met de start van een MIRT-verkenning voor Venlo. Begin februari 2018 is de startbeslissing voor de Integrale Verkenning Meer Maas Meer Venlo getekend en aan de Tweede Kamer aangeboden. Najaar 2019 is afronding van de verkenningsfase voorzien, waarna een voorkeursbesluit genomen moet worden. Planuitwerking is voorzien vanaf 2020.

Betrokken partijen

Het project is een samenwerking van de gemeente Venlo, Waterschap Limburg, de provincie Limburg, Rijkswaterstaat en het ministerie van IenW.

Financiën

De geraamde kosten voor het project bedragen in totaal € 132 mln.

Gebied	**Zuid-Nederland**
Onderwerp	**Waterveiligheid**
Ministerie	**IenW**
Fase	**Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					●		
MIRT fase						●	
Opgave							
Oplossing							
Planning						●	
Financiën						●	
Politiek/Bestuurlijk						●	

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 12 oktober 2016 is ingestemd met de start van een Integrale MIRT/HWBP-verkenning voor Ravenstein-Lith. Op 19 januari 2017 is de startbeslissing aan de Tweede Kamer aangeboden, waarmee de verkenning formeel van start is gegaan. In het bestuurlijk overleg MIRT zijn afspraken gemaakt over de financiering en de bijdragen van partijen aan het project.

Integrale Verkenning Ravenstein-Lith

Opgave

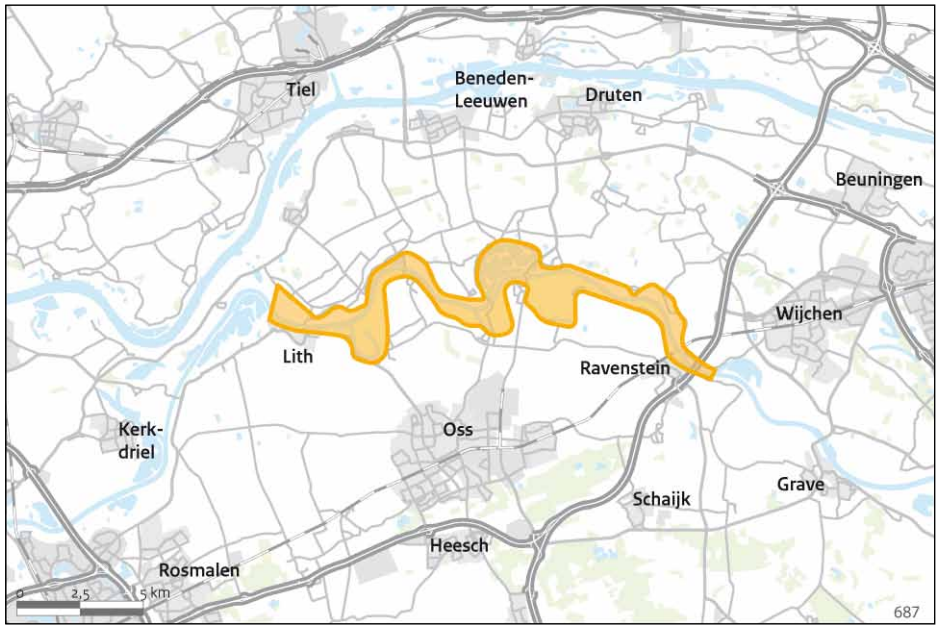
De verkenning Ravenstein-Lith heeft als belangrijkste doel het verhogen van de waterveiligheid. Daarbij worden de gebiedskwaliteiten versterkt en de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling benut. Hiervoor wordt een krachtig samenspel van dijkversterking, rivierverruiming en gebiedsmaatregelen onderzocht. Concrete aanleiding is dat dijken aan 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 september 2019, en de vaststelling van de structuurvisie en de bestuursovereenkomst in maart 2020.

Betrokken partijen

De verkenning wordt getrokken door het waterschap Aa en Maas in nauwe samenwerking met de provincie Noord-Brabant, de gemeente Oss en het rijk. Daarnaast wordt in de verkenning samengewerkt met Natuurmonumenten, de gemeente Wijchen, de gemeente West Maas en Waal, Waterschap Rivierenland en de provincie Gelderland.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase						•	
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk						•	

Toelichting op de wijzigingen

2018: De Verkenning Oeffelt is nieuw opgenomen in het MIRT. In het bestuurlijk overleg MIRT Zuid-Nederland van 12 oktober 2016 hebben rijk en regio ingestemd met het Regionaal Voorstel voor de Maas.

MIRT-verkenning Oeffelt

Opgave

Het verbeteren van de waterveiligheid.

Oplossing

De verkenning van het koploperproject Oeffelt heeft een duidelijke oplossingsrichting opgeleverd: een effectieve hoogwaterveiligheidsmaatregel die op de korte termijn realiseerbaar is door het aanpakken van de flessenhals bij Oeffelt. De maatregel bestaat uit de verruiming van de doorstroomopening bij de brug op twee plaatsen (circa 250 m en 120 m), inclusief de weerdverlaging. Het is een kosteneffectieve maatregel. Ook bieden de doorstroomopeningen een duidelijk kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. De maatregel heeft een hoog no-regret-gehalte, niet alleen vanwege de blijvende verruiming van de flessenhals, maar ook doordat maatregelen benedenstrooms hierdoor effectiever worden. De effecten zijn tot circa 50 km stroomopwaarts merkbaar.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de verkenning Oeffelt wordt een belangrijke stap gezet om de waterveiligheid in het gebied voor de toekomst te borgen. De ruimtelijke kwaliteit van het gebied (natuurwaarden, cultuurhistorie) en de economische ontwikkeling (toerisme, recreatie) worden versterkt.

In januari 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de regio gevraagd met voorstellen te komen voor rivierverruimende maatregelen voor de korte termijn (voor 2028). Daarbij gaf ze drie criteria mee: effectief voor waterveiligheid, meekoppelkansen en draagvlak, en cofinanciering. In het bestuurlijk overleg MIRT (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**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase			•				
Opgave							
Oplossing							
Planning						•	•
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2015: Dit project is overgegaan van verkenning naar de planuitwerkingsfase.
2018: Het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit worden een jaar later vastgesteld als gevolg van de overstap op een recenter verkeersmodel en het doorvoeren van een aantal ontwerpwijzigingen. De start van de realisatie en de openstelling blijven ongewijzigd.
2019: Het Tracébesluit wordt een klein jaar later vastgesteld in verband met de overstap op het meest recente verkeersmodel. De start van de realisatie en de openstelling blijven ongewijzigd.

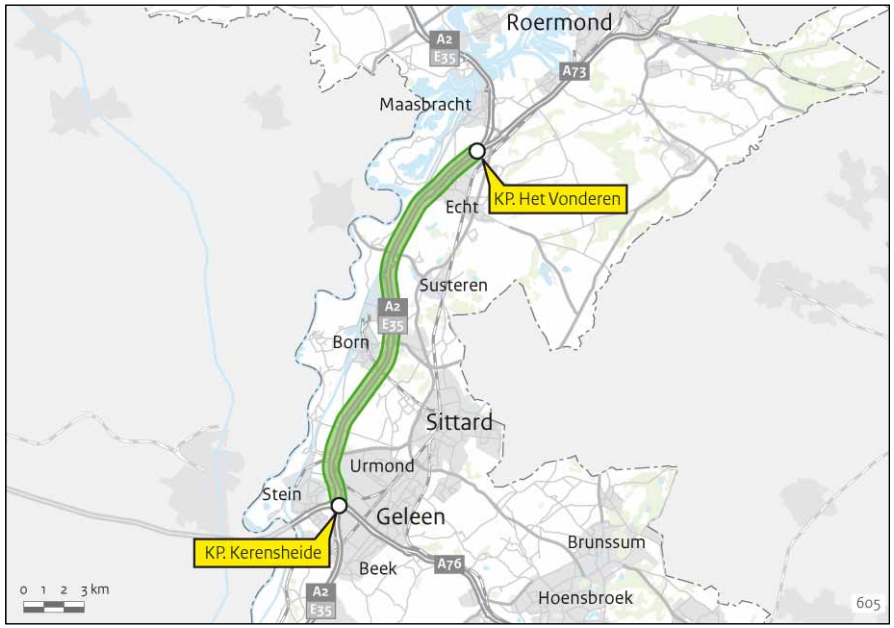
A2 Het Vonderen-Kerensheide

Opgave
Op het tracé van de A2 in Midden-Limburg zijn spitsstroken geopend tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide, tussen de aansluitingen van de A2 met de A73 en A76. Ook is knooppunt Kerensheide uitgebreid met een fly-over. Dit tracé is onderdeel van de corridor op snelwegniveau die Zuid- en Midden-Limburg met de rest van het land verbindt. De opgave is om dit wegvak veiliger en robuuster te maken.

Oplossing
In de bestuursovereenkomst van 10 september 2012 is vastgelegd dat er over een traject van 20 km een structurele verbreding wordt gerealiseerd door de weg met spitsstroken op te waarderen tot een weg met 2x3 rijstroken met daarnaast vluchtstroken. Het project draagt hiermee bij aan een verbetering van de robuustheid, 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
2017: Ontwerp-Tracébesluit
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.

Financiën
Het taakstellend budget is € 269 mln. Artikel IF 12.03.02.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

A2 Het Vonderen-Kerensheide
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	256	2025-2027
MIRT 2016	261	2025-2027
MIRT 2017	262	2025-2027
MIRT 2018	265	2025-2027
MIRT 2019	269	2025-2027
verschil	13	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	13	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie

	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen		•					
MIRT fase							
Opgave				•			
Oplossing	•		•	•		•	
Planning	•	•					
Financiën	•	•	•	•	•	•	•
Politiek/Bestuurlijk	•		•				

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het taakstellend budget voor dit project is vastgelegd. Besloten is uit te gaan van een versoberd alternatief E met een zo groot mogelijk probleemoplossend vermogen.
2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat het project is getemporiseerd, waarna de planning is herijkt. Vanwege de overdracht van het deelproject Lunetten-Hooipolder aan de Ring Utrecht is € 15 mln op het budget in mindering gebracht.
2015: Het voorkeursalternatief is in april 2014 vastgesteld. Naar aanleiding van de keuze voor dit voorkeursalternatief is het taakstellend budget met € 57 mln verhoogd.
2016: Het taakstellend budget is verhoogd met € 20 mln voor maatregelen binnen het project voor aanpassing in het kader van de Beleidslijn Grote Rivieren.
2017: Het taakstellend budget is verhoogd met € 48 mln. Bij uitwerking van het OTB bleek dat op delen van het traject de eerdere versobering te veel impact heeft gehad en er aanvullend budget nodig is om een robuust ontwerp te kunnen realiseren voor een goede doorstroming en veiligheid.

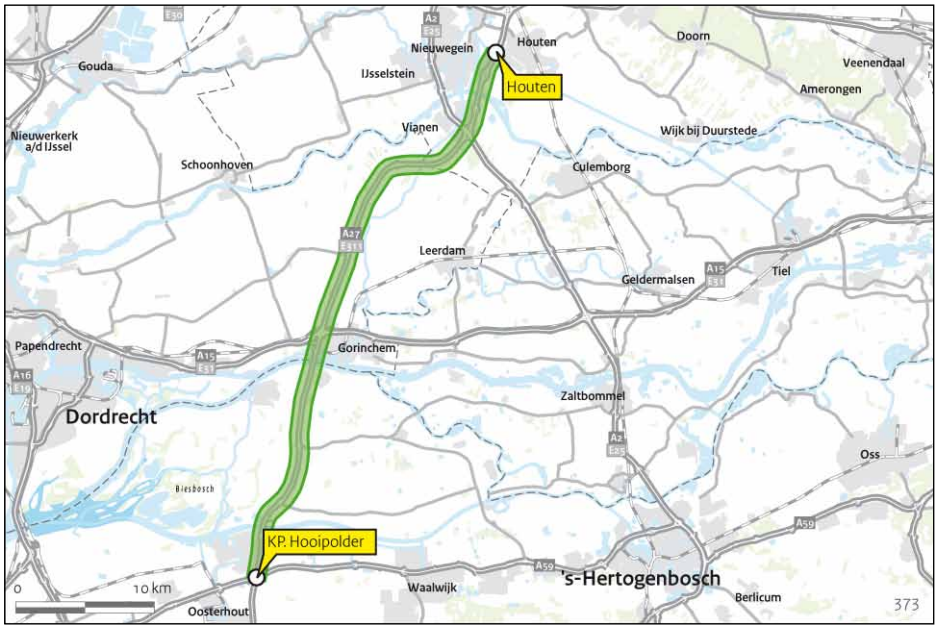
A27 Houten-Hooipolder

Opgave

Op de A27 Breda-Utrecht neemt de omvang van de automobiliteit toe. De voorziene reistijden voldoen niet aan de streefwaarden die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn geformuleerd.

Oplossing

Gezien het beperkte budget is er de noodzaak om uit te gaan van een versoberd alternatief met een zo groot mogelijk probleemoplossend vermogen. De weg komt er (op hoofdlijnen) als volgt uit te zien: richting Breda, komende vanuit het noorden, komen er tussen Houten en Everdingen en tussen Scheiwijk en Werkendam vier reguliere rijstroken. De andere trajectdelen krijgen drie rijstroken, waarvan één spitsstrook. Richting Utrecht, komende vanuit het zuiden, krijgt het hele traject op de A27 tussen Hooipolder en Houten drie rijstroken. Tussen Werkendam en Scheiwijk gaat het om reguliere rijstroken; op de rest van het traject komt een spitsstrook. Knooppunt Hooipolder wordt gedeeltelijk aangepast.
Vanaf de A59 vanuit het westen kan na realisatie zonder verkeerslichten worden ingevoegd op de A27 richting het noorden. De rijstrookconfiguratie op de A59 binnen het knooppunt wordt geoptimaliseerd en vrije rechtsaffers worden gerealiseerd. Binnen het project worden de Hagesteinse Brug, de Merwedebrug en de Keizersveerbrug vervangen. De Merwedebrug wordt aangepast conform de Beleidslijn Grote Rivieren.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan een betere doorstroming op het hoofdwegennet, de beperking van sluipverkeer op het onderliggend wegennet en een robuuster en veiliger wegennet.

Planning

2019: Tracébesluit
2022: start realisatie
2027-2029: openstelling Zuid (Everdingen-Hooipolder)
2028-2030: openstelling Noord (Houten-Everdingen)

De gewijzigde planning is een gevolg van de scopewijzigingen om de Hagesteinsebrug, de Merwedebrug en de Keizersveerbrug te vervangen in plaats van te hergebruiken en de Merwedebrug zonder middenpijler in de vaarweg uit te voeren.

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.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

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).
2019: Het taakstellend budget is verhoogd met € 56 mln om de vervanging van de Merwedebrug zonder pijlers in de vaarweg uit te voeren.

A27 Houten-Hooipolder
(vervolg)

De provincie Noord-Brabant en het rijk hebben een bestuurlijke overeenkomst afgesloten over aanvullende maatregelen knooppunt Hooipolder (Hooipolder Plus-plan). Het hiervoor benodigde budget wordt gefinancierd door de provincie.
Het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) is vastgesteld op 30 mei 2016.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 5, 15, 25 en 49 uit de File Top 50.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.345 mln (prijspeil 2018). Hierbij wordt rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 30 mln. Artikel IF 12.03.01 en IF 12.03.02. Het besluit over het voorkeursalternatief is genomen in het bewustzijn dat er een grote spanning op het budget stond als gevolg van de ver door-gevoerde versobering, waarbij het uitgangs-punt was dat zo veel mogelijk kunstwerken hergebruikt zullen worden en spitsstroken worden aangelegd in plaats van volwaardige rijstroken. In 2017 is besloten de bestaande grote bruggen over de drie rivieren te vervangen. Dit is op de langere termijn goedkoper. Het uitgangspunt van sober en doelmatig voor hergebruik van de overige kunstwerken en de aanleg van spitsstroken is onveranderd.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	787	2023-2025
MIRT 2016	810	2023-2025
MIRT 2017	860	2023-2025
MIRT 2018	1.263	Planning wordt nog geactualiseerd.
MIRT 2019	1.345	2027-2029 Zuidelijk traject 2028-2030 Noordelijk traject
verschil	558	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	38	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen						•	
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							•
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2018: Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2019: Ten opzichte van de startbeslissing zijn de mijlpalen met één jaar verschoven. Dit komt voornamelijk door extra afstemming met de omgeving. Daarnaast is de planning robuuster uitgevoerd dan in de startbeslissing was bepaald.

A67 / A73 knooppunt Zaarderheiken

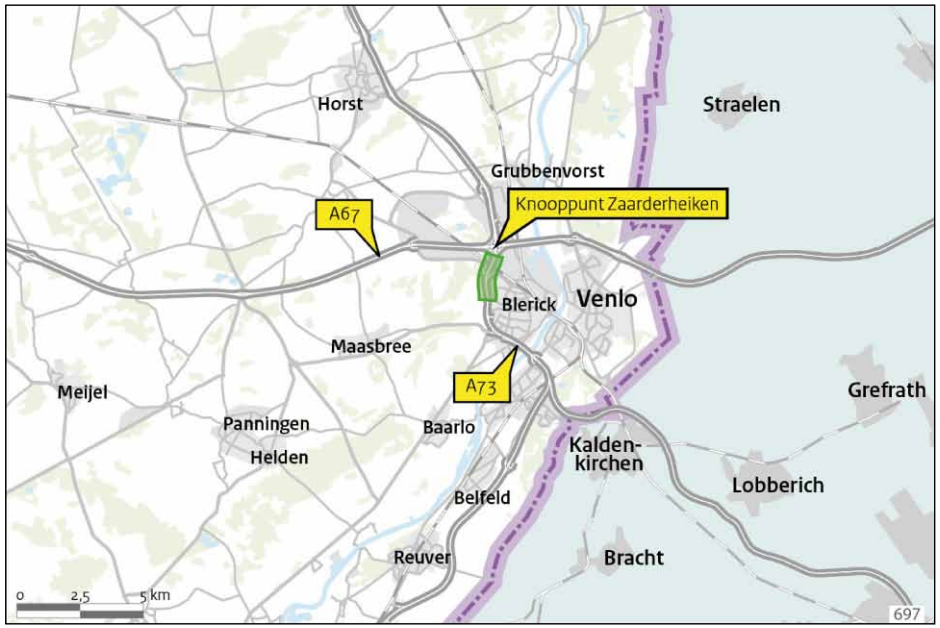
Opgave

Sinds de openstelling van de A74 in 2012 is de filevorming in en rond het knooppunt Zaarderheiken toegenomen. In de ochtendspits staat er zuidelijk van het knooppunt vooral file op de parallelbaan van de A73 in noordelijke rijrichting. In de avondspits treedt de congestie vooral op in zuidelijke rijrichting en staat de file op de parallelbaan van de A73 in zuidelijke richting en op de boog vanuit Eindhoven vanaf de A67.

Op 23 juni 2014 hebben de minister van 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. Eén 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

2017: startbeslissing
2019: Ontwerp-Tracébesluit (OTB)
2020: Tracébesluit (TB)
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 € 4,7 mln.
De helft van dit bedrag is gefinancierd door de provincie Limburg. Eventueel resterend budget wordt ingezet voor de oplossing van enkele knelpunten op de A67 nabij Zaarderheiken.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

A67 / A73 knooppunt Zaarderheiken
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2018	5	2020
MIRT 2019	5	2021/2022
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen		•					
MIRT fase					•		
Opgave							
Oplossing							
Planning				•			
Financiën					•		
Politiek/Bestuurlijk					•		

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2016: Op verzoek van de regio is een extra alternatief meegenomen in de tweede fase. Geen van de alternatieven blijkt binnen het taakstellend budget te passen, waardoor verlenging van de tweede fase noodzakelijk is. Afronding van de verkenning wordt begin 2016 voorzien.
2017: Op 27 juni 2016 is de voorkeursbeslissing naar de Tweede Kamer gestuurd. Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

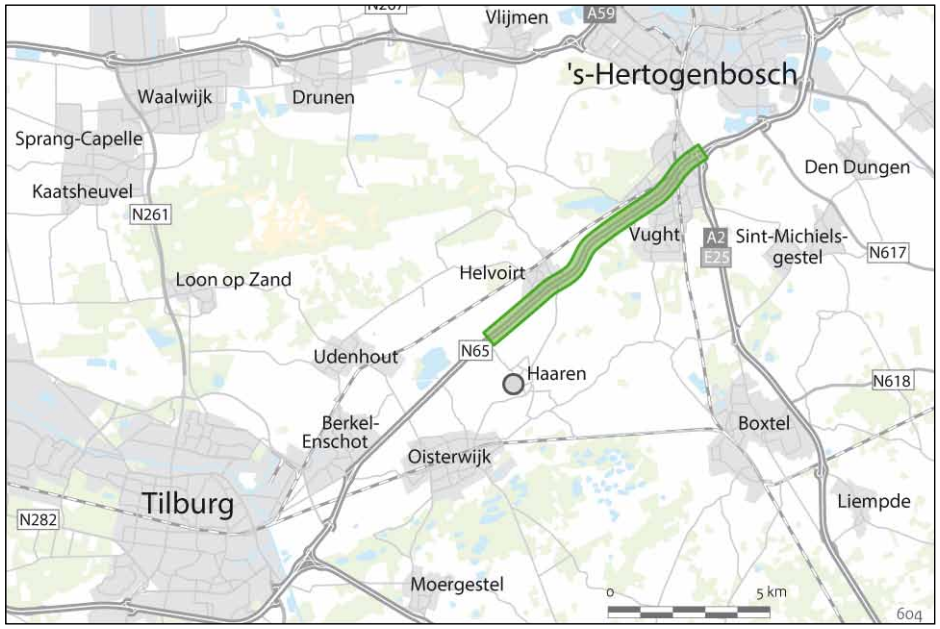
N65 Vught-Haaren

Opgave

De leefbaarheid langs en de veiligheid op de N65 staan onder druk. De N65 veroorzaakt barrièrewerking en geluidshinder. In de kern van Vught treedt een stapeling van geluidhinder op vanwege de N65 en twee spoorlijnen. Ook ervaren de gemeenten Vught en Haaren onveiligheid door sluipverkeer.
De opgave is het verbeteren van de leefbaarheid. Daarbij gaat het om geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en vermindering van de barrièrewerking tussen de woongebieden aan weerszijden van de N65. De besluitvorming over de N65 is gebeurd in afstemming met de lopende planuitwerking voor het spoor tussen 's-Hertogenbosch en Boxtel (Programma Hoogfrequent Spoor Meteren-Boxtel). De keuze voor een verdiept spoor bij Vught betekent dat de N65 het spoor op maaiveldhoogte zal kruisen. Het project heeft als afbakening het deel van rijksweg 65 dat loopt van de Taalstraat in Vught tot het Hoge Raam/ Kreitestraat in Helvoirt (gemeente Haaren).

Oplossing

Het voorkeursalternatief bestaat uit de volgende maatregelen: een geoptimaliseerde kruising in Helvoirt met extra opstelstroken op de N65 richting Tilburg, een fietstunnel, de ecopassage bij het Helvoirts Broek en parallel wegen. Ook in Vught worden maatregelen gerealiseerd, zoals een gelijkvloers kruispunt, een verdiepte N65 ten behoeve van ongelijkvloerse kruisingen, en aanpassingen van op- en afritten.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het verbeteren van de leefbaarheid.

Planning

Op 16 mei 2013 heeft de minister van 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.
2021: start realisatie
Eind 2023: 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.

Financiën

Het taakstellend budget is € 109 mln, waarvan € 99 mln (inclusief bijdrage regio € 51 mln) op artikel IF 12.03.02 en € 10 mln (uit agentschapbijdrage) op artikel IF 12.02.01.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

N65 Vught-Haaren
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	107	eind 2023
MIRT 2018	108	eind 2023
MIRT 2019	109	Eind 2023
verschil	2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen			●				
MIRT fase				●			
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Eerder was dit onderdeel van het blad A2/A76 Maatregelenpakket Limburg.
2016: Na het onherroepelijke Provinciaal Inpassingsplan is het project overgegaan naar de realisatiefase.

A76 Aansluiting Nuth

Opgave

Door de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg is de capaciteit van de aansluiting Nuth op de A76 te klein. Daarom hebben rijk en regio afspraken gemaakt over de realisatie van een nieuwe robuuste aansluiting ter vervanging van de verkeersonveilige aansluitingen Nuth en Schinnen.

Oplossing

Om de capaciteit te vergroten, wordt de nieuwe aansluiting Nuth gerealiseerd en worden de huidige aansluitingen Nuth en Schinnen op de A76 verwijderd. De nieuwe aansluiting zal via een turborotonde worden aangesloten op de Buitenring Parkstad.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan een betere en veiligere verkeersdoorstroming door een nieuwe en robuuste aansluiting.

Planning

De realisatie van het project is overgedragen aan de provincie Limburg. De planning is aan de regio.

Politiek/bestuurlijk

Rijk en regio hebben in 2010 afspraken gemaakt in het convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg. Voor de realisatie hebben Rijkswaterstaat en de provincie Limburg in 2015 een 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.

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.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A76 Aansluiting Nuth
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	64	De planning is aan de regio
MIRT 2016	64	
MIRT 2017	59	
MIRT 2018	59	
MIRT 2019	59	
verschil	5	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2014	0	
2015	45	
2016	45	76%
2017	45	76%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW/ BZK**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning	•						
Financiën	•		•		•		
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

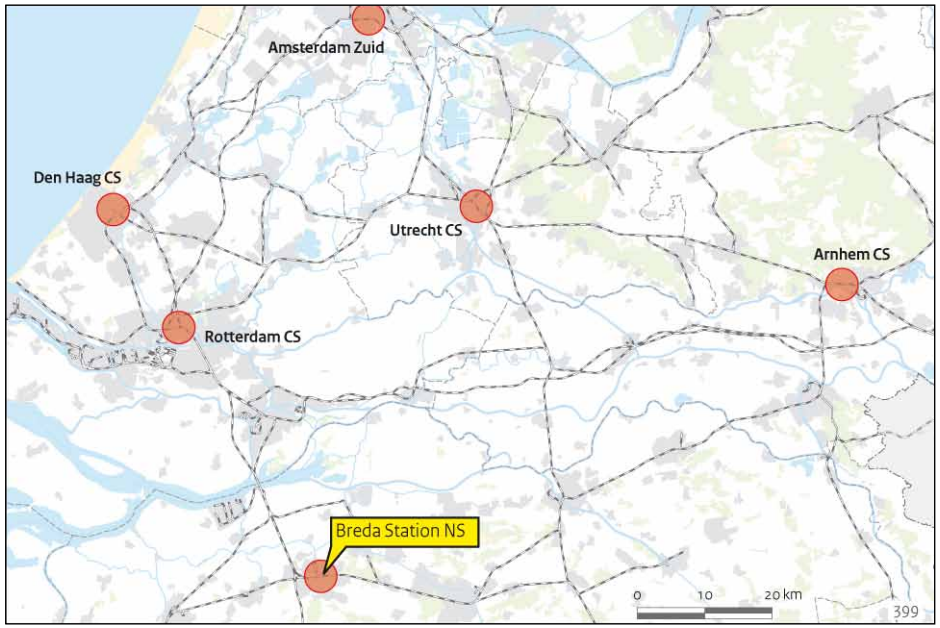
2013: De start van de bouw van de ov-terminal heeft vertraging opgelopen als gevolg van de afhandeling van beroepen tegen de Spoorwegwetvergunning en bezwaren tegen het bestemmingsplan. Het projectbudget is naar beneden bijgesteld met € 4,8 mln als gevolg van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller. De bouw van de ov-terminal is op 28 februari 2012 gegund en in mei 2012 is gestart met de bouw.
2015: Bij Voorjaarsnota 2104 is het projectbudget opgehoogd met € 7,8 mln. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 11,4 mln. Hiervan heeft € 9,3 mln betrekking op de ov-terminal en € 2,1 mln op het geluidscherm. Bij het opstellen van de businesscase is er van uitgegaan dat een deel van de kosten voor de ov-terminal gefinancierd kon worden via beheer en instandhouding; die bijdrage blijft evenwel uit. Daarnaast is het contract met de aannemer van de geluidschermen opgezegd en het resterend werk opnieuw aanbesteed, wat tot meerkosten heeft geleid.
2017: Het projectbudget van de ov-terminal Breda is opgehoogd met € 13,4 mln. in verband met het afhandelen van een claim van de aannemerscombinatie voor meerwerk en vertragingskosten, extra bouwkosten en het aanvullen van de post onvoorzien voor risico's tot het einde van het project. Dekking heeft plaatsgevonden vanuit de investeringsruimte Spoorwegen.
De ov-terminal is in september 2016 officieel geopend.

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

Opgave
De huidige Euregionale positie van Breda kan uitgebouwd worden wanneer de stad via een shuttle is verbonden met de Hoge Snelheidslijn (HSL) Zuid. Het rijk heeft Breda Centraal aangewezen als Nieuw Sleutelproject (NSP).

Oplossing
Het station en het gebied worden integraal ontwikkeld tot toplocatie voor wonen, Euregionale ondernemingen en voorzieningen. Het bestaande station wordt vervangen door een ov-terminal.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
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)
2018: 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)

Uitvoering
Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoed-exploitatie 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 € 89 mln. Daarnaast draagt het ministerie van BZK € 25 mln bij.

- Ov-terminal: € 89 mln Infrafonds, artikel IF 13.03.01, € 9 mln Hoofdstuk 7 artikel 5BZK.
- Gebiedsontwikkeling: € 16 mln Hoofdstuk 7 artikel 5 BZK.

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen en personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							•
Financiën							•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2019: In verband met aanvullende subsidiebeschikking (grond-aankopen) is € 41 mln toegevoegd vanuit het planuitwerkings-budget PHS aan het projectbudget PHS Meteren-Boxtel.
De realisatieplanning is toegevoegd (incl. bandbreedte conform begrotingsregels).

PHS Meteren - Boxtel

Opgave

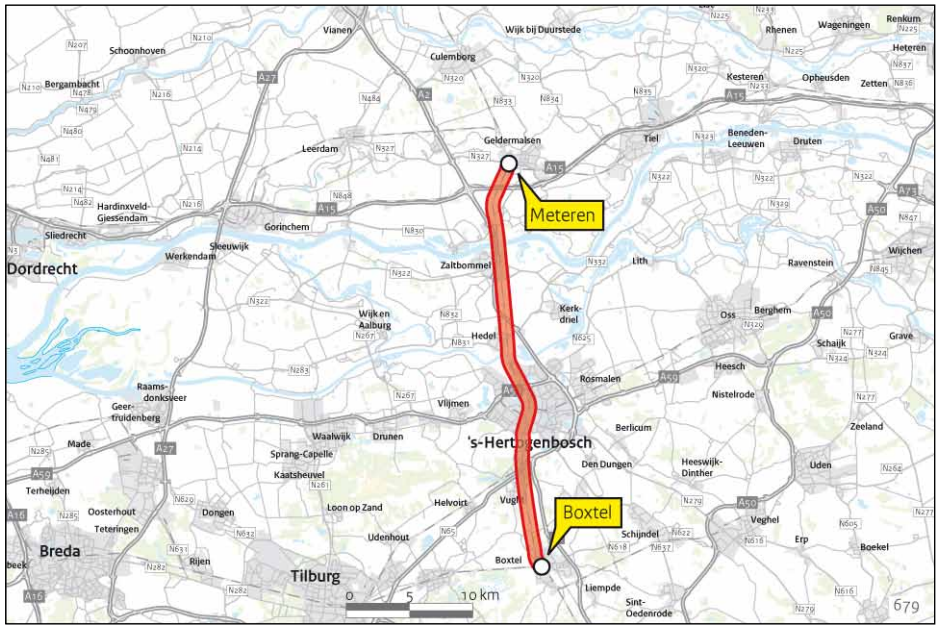
De vraag naar treinvervoer op de corridor Amsterdam-Eindhoven groeit, en er is behoefte aan een toekomstvaste routering voor goederentreinen op de verbinding Rotterdam – Zuid-Nederland.

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 bestuurs-overeenkomst gesloten.

Uitvoering

Aansturing geschiedt door ProRail. In deze fase van het project vindt grondaankoop plaats.

Financiën

Taakstellend budget voor aankoop van grond en panden: € 52 mln.
Het resterende realisatiebudget voor dit project maakt nog deel uit van het beschikbare budget binnen het PHS (zie apart blad in planuitwerking).

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen en personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

PHS Meteren - Boxtel
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	10	2017
MIRT 2018	10	2017
MIRT 2019	52	2026-2028
verschil	19	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	2	20%
2017	7	70%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Maasroute, Modernisering fase 2

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen				•			
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							•
Financiën	•		•	•			
Politiek/Bestuurlijk		•					

Toelichting op de wijzigingen

2013: De verbreding van het Julianakanaal wordt met een D&C-contact in de markt gezet, en bij keersluis Limmel met een DBFM-contract. Het onderdeel Verruimen van de Bocht bij Elsloo is eind 2011 van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase gegaan. Daarom is het taakstellend budget verhoogd met € 34 mln.
2014: Het contract voor de verbreding van het Julianakanaal en de bocht bij Elsloo is gegund.
2015: Het onderhoud dat aansluit bij de scope van de Maasroute is uitgevoerd. Efficiencyvoordelen zijn behaald omdat de werkzaamheden aan lopende contracten konden worden toegevoegd. Benodigd budget is daarbij overgeboekt naar de Maasroute.
2016: Het blad is samengevoegd met het blad Maasroute/Julianakanaal en de taakstellend budgetten van de projecten zijn bij elkaar opgeteld. Aanleggen van 'twee passeervakken' en 'verkeersmanagement' is medio 2015 overgegaan van planuitwerkingsfase naar realisatiefase. Het taakstellend budget is daarom verhoogd met € 27,4 mln. Een aanbestedingsmeevaller voor sluis Limmel van € 14 mln is in mindering gebracht op het taakstellend budget en is aan de investeringsruimte toegevoegd.
2019: De openstelling is vertraagd door problemen met vernatting in de omgeving en wordt nader bezien.

Opgave

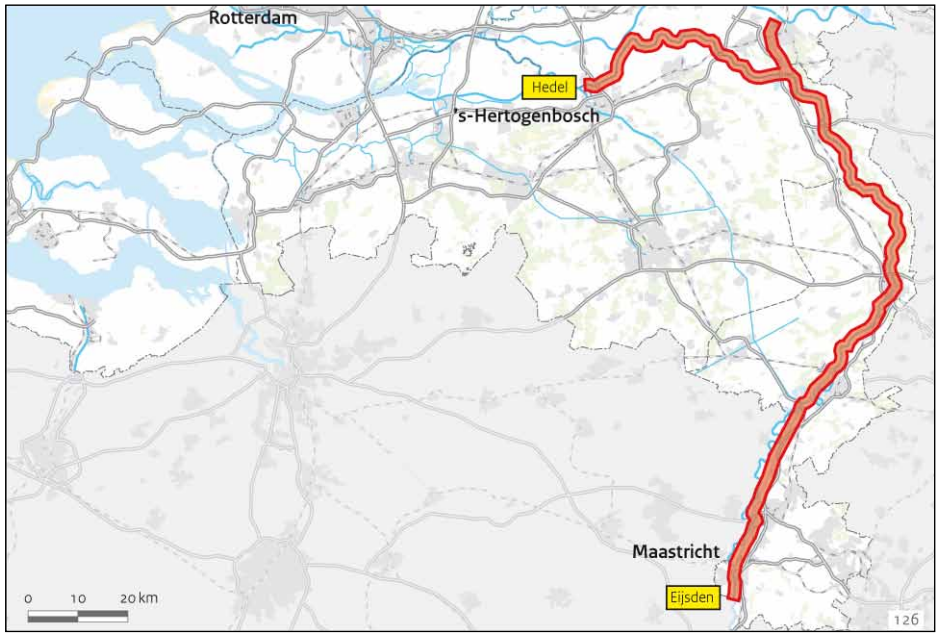
De groei van het goederenvervoer over water en de schaalvergroting van de schepen leiden tot lange wachttijden bij de sluizen. Ook vormt het huidige vaarwegprofiel een knelpunt voor een efficiënte verkeersafwikkeling.

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
De openstelling is vertraagd door onvoorziene werkzaamheden en wordt nader bezien.

Uitvoering

Het project wordt in een aantal deelpakketten aanbesteed. Het eerste pakket (Weurt) is in 2005 aanbesteed in Engineering & Construct-vorm (E&C); de volgende pakketten zijn aanbesteed in Design & Construct (D&C).
In 2008 is een Publiek-Private Comparator (PPC) uitgevoerd, met als resultaat dat de aanbesteding van de keersluis te Limmel door middel van een Design, Build, Finance and Maintain-contract (DBFM) is gestart.

Financiën

Taakstellend budget: € 721 mln., waarvan € 630 mln op Artikel IF 15.03.01 en € 91 mln voor Sluis Limmel op Artikel IF 15.04.01.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Maasroute, Modernisering fase 2
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	636	2018
MIRT 2014	648	2018
MIRT 2015	667	2018
MIRT 2016	716	2018
MIRT 2017	717	2018
MIRT 2018	719	2018
MIRT 2019	721	2018
verschil	85	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	22	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	335	
2013	417	
2014	474	
2015	519	
2016	545	76%
2017	569	79%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen	•						
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing		•			•		•
Planning					•		
Financiën				•		•	
Politiek/Bestuurlijk					•		

Toelichting op de wijzigingen

2013: De gunning van het project heeft begin 2012 plaatsgevonden.
2014: De eerste fysieke werkzaamheden buiten (conditionering) zijn in december 2012/januari 2013 begonnen. Rijkswaterstaat past innovatie toe door middel van composiet-sluisdeuren.
2016: Vanwege scope-uitbreiding hebben de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg budget toegevoegd.
2017: De voorziene kanaalpeilverlaging van 2,5 m blijkt meer negatieve effecten te hebben op de grondwaterstanden in de omgeving en daarmee op (funderingen van) woningen en natuur. Er wordt samen met de gemeente Tilburg en de provincie Noord-Brabant naar een structurele oplossing gezocht.
2018: De budgettoename is het gevolg van de benodigde kosten voor de tussentijdse afbouw van het huidige MIRT-project.
2019: De oplossing is heroverwogen en besloten is sluis II toch te handhaven. De planuitwerking voor de (ver)nieuwbouw loopt.

Wilhelminakanaal Tilburg

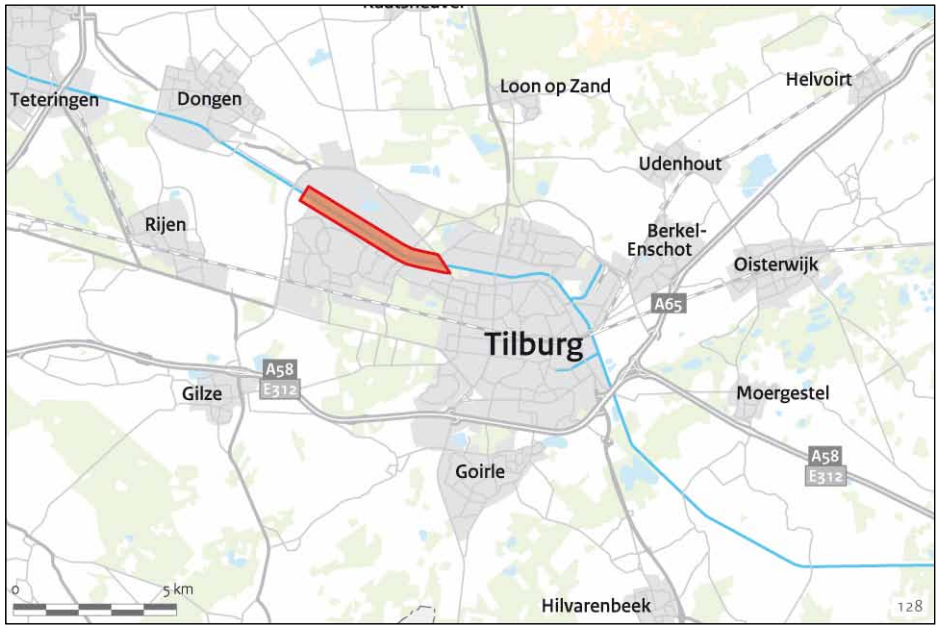
Opgave
De huidige afmetingen van het Wilhelminakanaal bieden onvoldoende mogelijkheden voor vervoer over water van en naar Tilburg.

Oplossing
Het kanaal wordt vanaf de instroom van de Donge tot en met de Dongensebrug verruimd tot klasse IV. Sluis II wordt omgebouwd tot een klasse IV-sluis; sluis III wordt behouden vanwege de monumentale status. Ten zuiden van de bestaande sluis III komt een nieuwe sluis van klasse IV.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Het project Verbreding Wilhelminakanaal Tilburg voor schepen in klasse IV draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige afwikkeling van de scheepvaart.

Planning
2005: projectbeslissing
2012: start realisatie
2017: gedeeltelijke openstelling
N.t.b.: openstelling structurele oplossing

Politiek/bestuurlijk
Toezeggingen: in 1995 is besloten een haalbaarheidsstudie uit te voeren. In 2005 is voor de Verbreding Wilhelminakanaal Tilburg een projectbeslissing genomen voor de uitvoering van het nulplusalternatief. In overleg met de Tweede Kamer is in 2005 besloten tot het uitvoeren van de zogenoemde Visievariant in plaats van de nulplusvariant. In 2007 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg, die in 2011 en 2012 middels wijzigingsovereenkomsten is aangepast. 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. Deze partijen stellen gezamenlijk een nieuwe planning op.



Uitvoering
In 2011 is het werk als een Design & Construct-contract (D&C) in de markt gezet. In mei 2012 is het project gegund en de uitvoering is in het voorjaar 2013 van gestart gegaan.

Financiën
Taakstellend budget: € 96 mln. Artikel IF 15.03.01. Bijdrage van derden: € 23 mln conform wijzigingsovereenkomst.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Wilhelminakanaal Tilburg
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	76	2016
MIRT 2014	79	2016
MIRT 2015	79	2016
MIRT 2016	81	2016
MIRT 2017	82	n.t.b.
MIRT 2018	96	n.t.b.
MIRT 2019	96	n.t.b.
verschil	20	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	4	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	2	
2013	8	
2014	35	
2015	55	
2016	72	88%
2017	92	96%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18	19
Algemeen							
MIRT fase		•			•		
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën		•			•		•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase. Voor de rijksbijdrage in de proceskosten is € 8,3 mln. overgeheveld naar de provincie.
2017: Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Hierbij is tevens bij Najaarsnota 2016 € 10.057 mln overgeboekt naar het provinciefonds.
2019: Bij voorjaarsnota 2018 is de rijksbijdrage voor dit project structureel overgeheveld naar het provinciefonds.

Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

Opgave

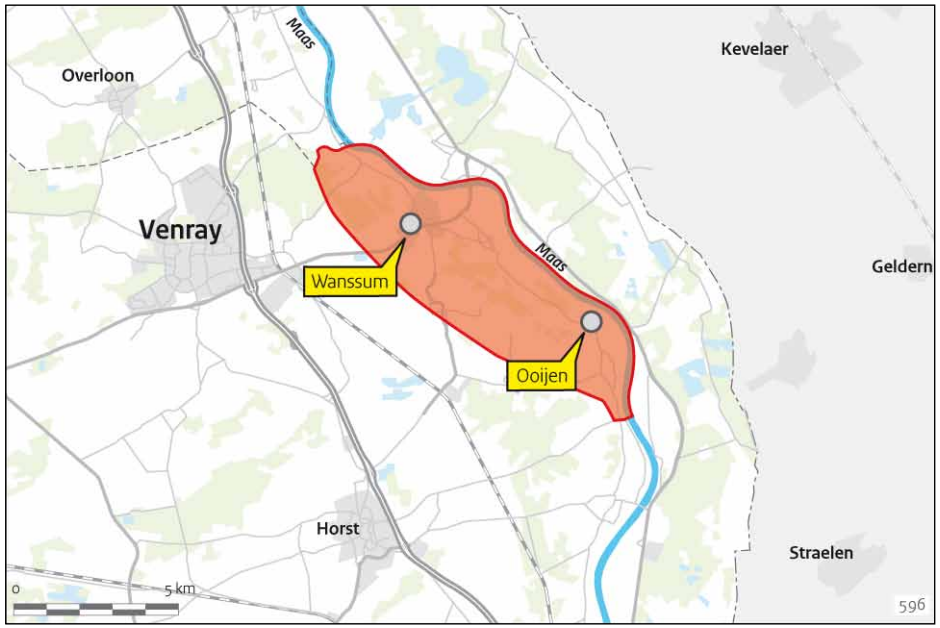
Ooijen-Wanssum is een gebiedsontwikkeling waarin een aantal doelen wordt gecombineerd. Het project draagt bij aan de waterveiligheids-doelstelling van het noordelijke Maasdal voor de korte en de lange termijn. In combinatie daarmee wordt een rondweg aangelegd en wordt er natuur ontwikkeld ten behoeve van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De provincie Limburg is de trekker van dit project.

De doelstellingen van de gebiedsontwikkeling zijn:

- 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 cm, gemeten in de as van de rivier bij rivierkilometer 123 bij een afvoer van 3275 m^3/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 km lange oude Maasarm gereactiveerd en worden kaden verwijderd en twee hoogwatergeulen gegraven. Dijken worden aangelegd en verbeterd om de bescherming van 1:250 per jaar te realiseren. Tegelijkertijd wordt onder meer een nieuwe rondweg om Wanssum aangelegd en wordt er geïnvesteerd in de haven van Wanssum.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het reactiveren van de oude Maasarm, het realiseren van twee hoogwatergeulen en de aanleg en verbetering van dijken zorgen voor verbetering van de waterveiligheid in het noordelijke Maasdal.

Planning

2016: projectbeslissing
2017: start realisatie
2020: waterveiligheidsdoelstelling bereikt
2022: afronding project
2023: opleveringsbeslissing (MIRT 4)

Politiek/bestuurlijk

Naast het rijk zijn de provincie Limburg, het Waterschap Limburg en de gemeenten Horst aan de Maas en Venray bij dit project betrokken. In november 2012 is een bestuursovereenkomst tussen rijk en regio gesloten over de verdere planuitwerking. Op 12 oktober 2016 is de bestuursovereenkomst voor de realisatiefase Ooijen-Wanssum ondertekend.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **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 aannemers-combinatie, waarmee de feitelijke uitvoering van de werkzaamheden is gestart.

Financiën
Het taakstellend budget voor Ooijen-Wanssum bedraagt € 210 mln (prijspeil 2011). Het ministerie van IenW draagt maximaal € 135 mln bij (inclusief btw, prijspeil 2011). Deze bijdrage is bedoeld voor het realiseren van de water-veiligheidsdoelstellingen uiterlijk in 2020, dus het halen van de wettelijke veiligheidsnorm van 1:250 per jaar door aanleg en verbetering van primaire waterkeringen, en het realiseren van de genoemde waterstanddaling van ten minste 35 cm. De regio draagt € 75 mln (prijspeil 2011) bij aan het project Gebieds-ontwikkeling Ooijen-Wanssum. Het budget wordt jaarlijks geïndexeerd conform de IBOI-index. De rijksbijdrage voor de uitvoering van dit project is structureel overgeheveld naar het provinciefonds.

Jaar *	Budget	Gereed
MIRT 2014	121	2022
MIRT 2015	123	2022
MIRT 2016	121	2022
MIRT 2017	121	2022
MIRT 2018	112	2022
MIRT 2019	0	2022
verschil	112	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen		•					
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning	•						
Financiën	•		•				
Politiek/Bestuurlijk	•	•					

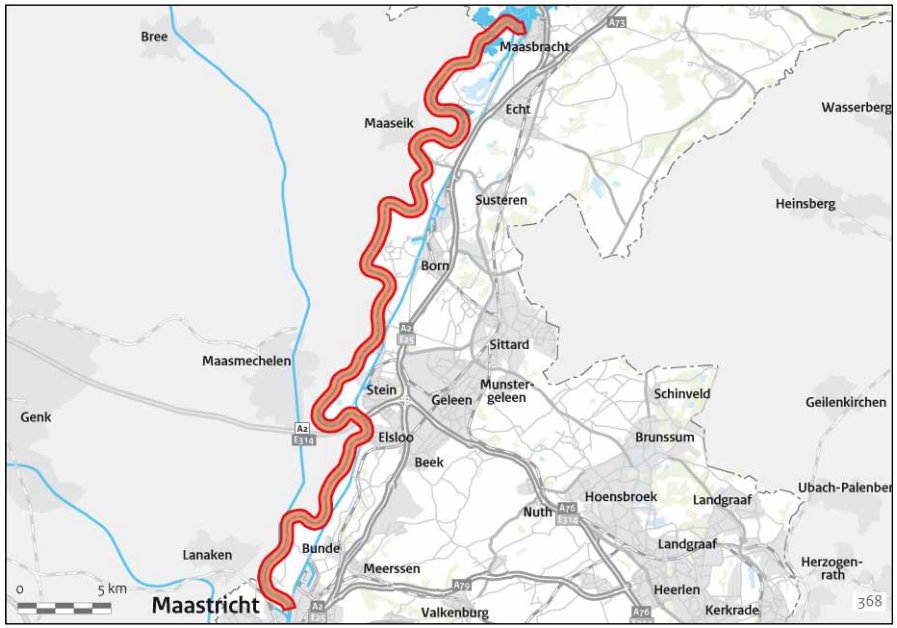
Toelichting op de wijzigingen

2013: De nadere overeenkomst Grensmaas leidt tot wijzigingen: het betreft twee jaar langere grindwinning en daardoor twee jaar latere oplevering van het project. Basis blijft echter dat de daaraan gekoppelde veiligheidsdoelstelling voor de Grensmaas onveranderd blijft. Daarnaast is door de afspraken het budget verhoogd met € 34,2 mln. Door de leningsovereenkomst is het budget met € 40 mln verhoogd.
2014: Begin 2013 is de scope natuur in de Grensmaas verlaagd van 1252 ha naar 1208 ha, als uitvloeisel van de herijking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de daardoor verminderde financiële middelen voor het realiseren van de natuurdoelstelling.
2015: Het taakstellend budget is gecorrigeerd (- € 1,7 mln) voor foutieve boeking ten gunste van de Zandmaas.

Grensmaas

Opgave

De hoogwaters op de Rijn en 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 hiermee de doelstelling hoogwaterbescherming erbij. Het Deltaplan Grote Rivieren is de basis voor de planvorming van de Grensmaas.



Oplossing

Door de verlaging van de hoogwaterstanden in de Maas wordt de wateroverlast in de gebieden achter de kaden gereduceerd tot een beschermingsniveau van 1:250. Dit wordt bewerkstelligd door rivierverruimende maatregelen waarin tegelijkertijd natuur-ontwikkeling, ecologisch herstel en grind-winning 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
2024: delfstoffenwinning gerealiseerd

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: eindplan Grensmaas is december 2001 geaccordeerd door de betrokken partijen (voormalige ministeries van Verkeer en Waterstaat en LNV en de provincie Limburg). Het eindplan is met een bijbehorende concept-uitvoeringsovereenkomst aangeboden aan het uitvoerende Consortium Grensmaas, dat op basis daarvan een concept-uitvoerings-plan 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 overeen-komst Grensmaas gesloten (ter waarde van € 34,2 mln) en daarnaast de Lening-overeenkomst Grensmaas (ter waarde van € 40 mln). Hiermee is een oplossing gevonden voor de verslechterde grindmarkt, waarmee de voortzetting van het project Grensmaas veilig is gesteld en de hoogwaterdoelstelling voor de Grensmaas overeind kan blijven.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Grensmaas
(vervolg)

Uitvoering
Maaswerken is onderdeel van het Delta-programma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering.

Financiën
Taakstellend budget: € 153 mln (inclusief € 40 mln voortkomend uit de Lening-overeenkomst Grensmaas, zie onder Politiek/bestuurlijk). Artikel DF 1.01.04. Dit project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	146	2020
MIRT 2014	151	2020
MIRT 2015	150	2020
MIRT 2016	150	2020
MIRT 2017	151	2020
MIRT 2018	152	2020
MIRT 2019	153	2020

verschil	7
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	6

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	66	
2013	68	
2014	69	
2015	71	
2016	72	48%
2017	78	51%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen		•					
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning					•		
Financiën			•			•	
Politiek/Bestuurlijk		•					

Toelichting op de wijzigingen

2014: Begin 2013 is de scope natuur in de Zandmaas verlaagd van 556 ha naar 427 ha als gevolg van de herijking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de daardoor verminderde financiële middelen voor het realiseren van de natuurdoelstelling.
2015: Het taakstellend budget is gecorrigeerd (+ € 1,7 mln) voor foutieve boeking ten laste van Grensmaas.
2017: In 2016 worden de doelstellingen voor waterveiligheid en de natuur bereikt. Het bereiken van de waterveiligheids-doelstelling van de sluitstukkaden is ongewijzigd en blijft staan voor het jaar 2020.
2018: In 2017 is geld overgeheveld naar het provinciefonds in verband met de gereserveerde bijdrage aan de gebieds-ontwikkeling Ooijen Wansum, zoals overeengekomen in de Bestuursovereenkomst inzake planstudie Sluitstukkaden Maasdal in 2010.

Zandmaas

Opgave

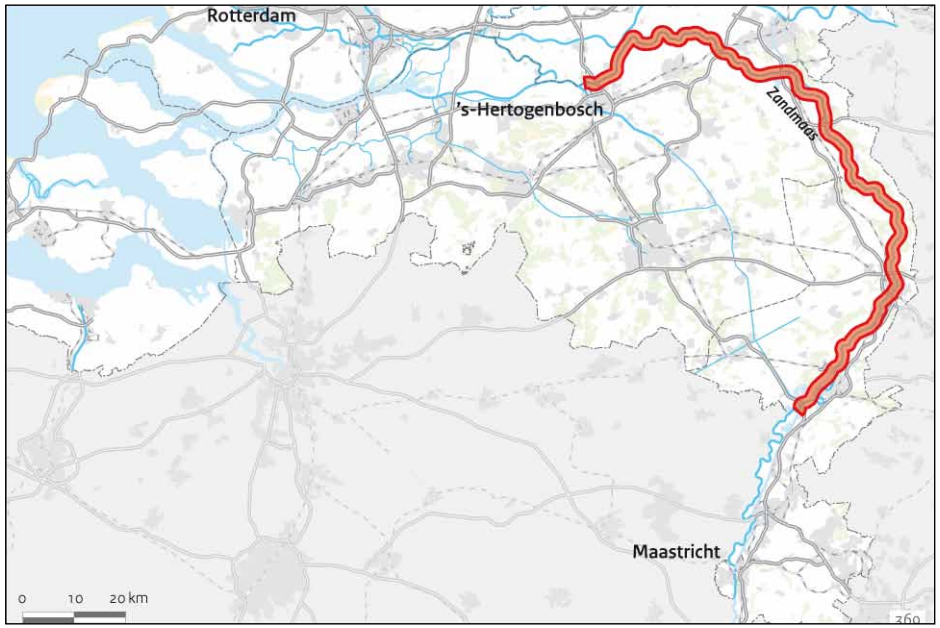
De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 gingen gepaard met veel overlast en schade. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Dit plan is de basis voor de plan-vorming van de Zandmaas.

Oplossing

Het Zandmaastraject is 150 km lang en loopt van Linne tot Hedel. De te nemen maatregelen zijn opgenomen in het Tracébesluit Zandmaas/ Maasroute en in het Provinciaal Omgevings-plan (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 hoog-waterbescherming zijn verbreding, verdieping, retentie, hoogwatergeulen en kadeverhoging. Bij de Zandmaas, waarvoor de convenant-partners 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 hoog-waterbescherming te bieden van 1:250 per jaar.

Uitvoering

Maaswerken is onderdeel van het Delta-programma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering. In 2012 heeft een scopewijziging plaatsgevonden in verband met de uitbreiding van het retentiebekken nabij het Lateraal Kanaal West. In 2013 is de scope natuur in de Zandmaas gewijzigd.

Financiën

Taakstellend budget: € 399 mln. Artikel DF 1.01.04. Dit project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Zandmaas
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering sluitstukkaden
MIRT 2013	397	2020
MIRT 2014	403	2020
MIRT 2015	407	2020
MIRT 2016	407	2020
MIRT 2017	407	2020
MIRT 2018	398	2020
MIRT 2019	399	2020
verschil	2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	10	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	235	
2013	253	
2014	274	
2015	293	
2016	307	77%
2017	322	81%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Oost-Nederland

Visie

Hoofdopgaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

Opgavenkaart

Projectenkaart

Infographic

Project- en programmabladen

Oost-Nederland

Het landsdeel Oost-Nederland omvat de provincies Gelderland en Overijssel.

Visie

Centrale ambitie voor Oost-Nederland is het versterken van de (inter)nationale concurrentiepositie in balans met de kwaliteit van de leefomgeving. Het landsdeel kent een zeer gevarieerd landschap; ruim 40% van de natuur in Nederland ligt in landsdeel Oost. In het gebied liggen corridors (weg, water, spoor) tussen de Randstad en Duitsland (Rijn-Ruhrgebied en Berlijn) en Noord- en Oost-Europa. Kennis en innovatie en een brede economische basis vormen de kracht van deze regio. Conform de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) manifesteren zich met name de volgende vier economische concentraties in Oost-Nederland: Food Valley in en rond Wageningen (topsector Agri & Food en topsector Tuinbouw & Uitgangsmaterialen), Health Valley in en rond Nijmegen (Life Sciences & Health), modecluster in Arnhem (Creatieve Industrie) en nanotechnologie in Twente (High Tech Systemen en Materialen). Naast deze topsectoren zijn er mogelijkheden voor de door-ontwikkeling van de logistiek (regionaal en nationaal) op de Europese Transportcorridors Rhine-Alpine en North Sea-Baltic en van de energie- en milieutechnologie (Cleantech). 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 campus-vorming van de universiteiten en hogescholen en een goed aanbod aan vestigingslocaties zijn belangrijke voorwaarden. Innovatie wordt gestimuleerd door samenwerking tussen kennisintensieve bedrijven en instellingen binnen en buiten Oost-Nederland en door het versterken van de ‘triple helix’ (onderwijs, ondernemers en overheid).

De demografische ontwikkelingen in Oost-Nederland vragen aandacht. Naar verwachting stabiliseert de bevolkingsgroei als geheel in 2030, terwijl de grotere steden, mede als gevolg van urbanisatie, blijven groeien. Als tegenbeweging zijn in de meer landelijke gebieden de gevolgen van krimp al merkbaar, bijvoorbeeld in de Achterhoek. Dit heeft gevolgen voor de arbeids- en de woning-markt 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. Deze dynamiek en bedrijvigheid ‘aan de voordeur’ gaan samen met rust en ruimte ‘aan de achterdeur’.

Versterken en benutten van de corridors

Bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor het versterken van de economische potentie. Door Oost-Nederland lopen twee van de drie (internationale) oost-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 Randstad-

Oost-Nederland

Duitsland, Rail Terminal Gelderland en Betuweroute). Van noord naar zuid loopt er een verbindingszone tussen A1 en A12/A15 via A50.

De twee corridors behoren tot het kernnet van het TEN-T (Trans-European Transport Network). De hieraan gelegen binnenhavens van Nijmegen, Hengelo, Almelo en Deventer zijn als belangrijkste (core) Europese binnenhavens aangemerkt. Oost-Nederland heeft de ambitie om meer economisch rendement te halen uit de doorvoer van goederen van de mainports naar Duitsland door op multimodale knooppunten meer activiteiten te genereren die toegevoegde waarde leveren, zoals overslag. Voor de corridors is het uitgangspunt de totstandkoming van één logistiek systeem (spoor, vaarwegen en wegen) dat synchromodaliteit faciliteert. De synergie tussen havens en andere multimodale knooppunten wordt versterkt, zodat de groei van het goederenvervoer zo veel mogelijk via binnenvaart en spoor wordt opgevangen. Het hoofdwegen- en het hoofdspoorwegennet hebben ook een regionale ontsluitende functie voor de stedelijke gebieden. Dit geldt met name voor Arnhem-Nijmegen, Twente, de Cleantech Regio (Apeldoorn-Deventer-Zutphen) en Regio Zwolle. Oost-Nederland zet in op het versterken en benutten van de corridors en op de bereikbaarheid van en tussen de stedelijke netwerken in Oost- en Noord-Nederland, de Randstad, Zuid-Nederland en Duitsland. Bij de watercorridors dienen oplossingen het scheepvaartbelang en moeten ze tegelijk de hoogwaterveiligheid 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 aan de ene kant de (economische) schade door droogte en vernatting toeneemt, en aan de andere kant de kans op wateroverlast en hoogwater toeneemt. In Oost-Nederland zijn maatregelen nodig om in tijden van droogte een goede zoetwatervoorziening te borgen. Daarnaast moet Oost-Nederland beschermd blijven tegen hoogwater.

Het Deltaprogramma heeft geleid tot een fundamenteel ander waterveiligheidsbeleid met nieuwe normen. In de nieuwe normeringssystematiek wordt expliciet rekening gehouden met de kans op overstromingen, de grootte van de schade en de aantallen slachtoffers die daarbij kunnen vallen.

De invoering van de nieuwe normering en de rijksambitie 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 of rivierverruimende maatregelen. In specifieke situaties waar dijkversterking zeer duur of maatschappelijk zeer ingrijpend is, zijn slimme combinaties met ruimtelijke inrichting en/of rampenbestrijding mogelijk om hetzelfde beschermingsniveau te bereiken.

Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen hebben daarnaast de gezamenlijke ambitie dat Nederland in 2050 zo goed mogelijk klimaatbestendig en waterrobuust is ingericht en dat er bij (her) ontwikkelingen geen extra risico op schade en slachtoffers ontstaat als gevolg van een overstroming, voor zover dat redelijkerwijs haalbaar is.

Het waterveiligheidsbeleid in het rivierengebied berust op twee pijlers: dijkversterking en rivierverruiming. 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, enzovoort. In Deltaprogramma 2015 is de voorkeursstrategie Rivieren vastgelegd als strategisch kompas.

In het Deltaprogramma 2015 zijn voor twee riviertrajecten kansen gesignaleerd om tot brede oplossingen te komen van rivierverruiming en dijkversterking met ruimtelijke en economische meekoppelkansen. In 2015 heeft het kabinet hiervoor € 96 miljoen beschikbaar gesteld. Met zicht op deze financiering en regionale cofinanciering zijn de verkenningen Rivierklimaatpark IJsselpoort en Varik Heesselt gestart.

Op dit moment wordt gewerkt aan Integraal Riviermanagement. In dit programma wordt het krachtige samenspel van dijkversterking en rivierverruiming verder uitgewerkt en worden de opgaven voor het rivierengebied van de betrokken partners bij elkaar gebracht. Voor de Rijntakken wordt toegewerkt naar bestuurlijke overeenstemming tussen regio en rijk over mogelijke maatregelpakketten, financiering en governance. Daarna volgt een proces van borging in een programma onder de Omgevingswet/Rijksstructuurvisie.

In Oost-Nederland liggen langs de rivieren belangrijke bundelingen van economische waarden in het gebied rond Arnhem Nijmegen, Food Valley, Regio Zwolle en de Cleantech Regio. Bij de keuze van maatregelen die de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid vergroten, worden dan ook meerdere belangen meegewogen om zo veel mogelijk opgaven integraal aan te pakken: energie, natuur, gebiedsontwikkeling en economie (bevaarbaarheid, overslagmogelijkheden, recreatief medegebruik).

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 dijkteruglegging bij Lent en de ontwikkeling van Stadsblokken/Meinerswijk in Arnhem. Ook zijn er combinatiemogelijkheden voor de aanpak van het traject van de Boven-IJssel. Oost-Nederland wil zijn energieopwekking toekomstbestendig, duurzaam en innovatief maken, zodat de regio minder afhankelijk is van fossiele brandstoffen.

Oost-Nederland

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Regio Arnhem Nijmegen (inclusief Food Valley)

De belangrijkste opgaven in de regio Arnhem Nijmegen zijn de versterking van de economische kracht van het stedelijk en economisch kerngebied, de realisatie van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor werken en wonen, en de verbetering van de leefbaarheid en de interne en externe bereikbaarheid (openbaar vervoer en weg).

De regio Arnhem Nijmegen is de thuisbasis van Health Valley, het medische technologiecluster in Nijmegen en omgeving dat bedrijven, overheden, gezondheidszorg en kennisinstellingen met elkaar verbindt. Er wordt met name samenwerking gezocht op de as Enschede-Nijmegen-Oss-Eindhoven (Red Medtech Highway). De ambitie is om uit te groeien tot een toonaangevend Europees cluster op het gebied van Life Sciences & Health. De regio Arnhem Nijmegen kent daarnaast een zeer sterke energiesector, met vanouds toonaangevende energie-instellingen als TenneT en Alliander naast mondiale spelers als DNVGL (voorheen KEMA), en een rijk geschakeerd mkb met innovatieve producten zoals flexibele zonnecelfolie, (waterstof) elektrische aandrijflijnen en e-laadinfrastructuur. Ook kent Arnhem een internationaal modecluster en een sterk juridisch cluster ('legal valley').

In de regio Arnhem Nijmegen zijn tot 2040 ruim 50.000 woningen gepland om te voorzien in de woningbehoefte. De ligging van het gebied aan rivieren en het aantal oeververbindingen vormen de belangrijkste oorzaken van het relatief hoge percentage lokaal en regionaal autoverkeer dat gebruikmaakt van het hoofdwegennet. Rijk en regio hebben in de MIRT-verkenning van 2012 gezamenlijk een (robuust) toekomstbeeld van de economische en maatschappelijke meerwaarde van de regio Arnhem Nijmegen onderzocht. Daarvan afgeleid is onderzocht welke fysiek-ruimtelijke en/of overige maatregelen er nodig zijn ter versterking van de (inter) nationale concurrentiepositie, de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat in de regio Arnhem Nijmegen, aansluitend op het al ingezette maatregelenpakket conform Beter Benutten en de doortrekking van de A15.

In 2015 is vanuit de Integrale MIRT-Agenda stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen een concrete Uitnodigingsagenda opgesteld. In het 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 het waarde toevoegt. Hiervoor hebben de gemeenten Arnhem en Nijmegen en de provincie Gelderland, in samenspraak met de regio en de Economic Board, begin 2017 een langjarig bestuursakkoord afgesloten en een gezamenlijke Investeringsagenda opgesteld. Focus in deze agenda ligt op (ruimtelijke) investeringen in Health & Energy, Slimme Duurzaamheid en Bruisende binnensteden aan de rivier, gekoppeld aan de genoemde bereikbaarheidsopgave en de wateropgave.

Het kennis- en innovatiecluster rondom Wageningen Universiteit en Researchcentrum (WUR) levert een cruciale bijdrage aan een toekomstbestendig voedselsysteem met voldoende, veilig, gezond, gevarieerd en duurzaam geproduceerd voedsel dat beschikbaar en betaalbaar is voor iedereen. Belangrijkste opgave is het uitbouwen van de (inter)nationale concurrentiepositie van dit cluster. Conform het advies uit het MIRT Onderzoek versterken overheden, onderwijs & onderzoek en ondernemers het innovatie-ecosysteem. Dit heeft zijn fysieke basis op de Wageningen Campus, waar de basisinfrastructuur voor valorisatie wordt versterkt (gedeelde onderzoeksfaciliteiten, faciliteiten voor starters, incubatie en acceleratie, innovatie-events). De (inter)nationale toegankelijkheid van deze faciliteiten worden ook fysiek verbeterd (station Ede-Wageningen, A1/A30, Valleilijn, brug Rhenen). Food Valley wordt internationaal gepositioneerd en de verbinding met de consument wordt gelegd (World Food Center). Dit alles in de context van een aantrekkelijk en veilig woon- en werkklimaat.

Regio Twente

Het stedelijk netwerk Twente profileert zich als internationale kennisregio met een specialisme in technologie en innovatie. De aanwezigheid van de Universiteit Twente – toonaangevend op het gebied van ICT en nanotechnologie – speelt daarbij een belangrijke rol.

De opgave in Twente is versterking van het stedelijk en economisch kerngebied, met in het bijzonder de innovatiedriehoek (Hart van Zuid/WTC Business District in Hengelo – het Kennispark) met de Universiteit Twente in Enschede – Luchthaven Twente als Technology Base Twente – het High Tech Systems Park Hengelo (Thales Campus) – en de logistieke sector in Twente (met Goederenoverslag van en naar de Twentekanalen). Daarbij wordt gestreefd naar integrale ontwikkeling van ruimtelijke en infrastructurele opgaven, naar duurzaam en energiezuinig bouwen en naar ruimtelijke kwaliteit.

In Twente zijn in de afgelopen jaren belangrijke clusters ontstaan, zoals robotica, nanotechnologie, internet of things (IoT), smart materials en fotonica in de topsector High Tech Systemen 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 in Hart van Zuid en het High Tech Systems Park in Hengelo, de capaciteitsuitbreiding en verbeteringen van de infrastructuur (A1, N35, N36, N18, Twentekanalen en binnenhavens, enzovoort) en de herontwikkeling van het gebied rondom de luchthaven ondersteunen deze strategie ruimtelijk en economisch. Aanvullende maatregelen voor Beter Benutten, zoals op de A1/A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren, capaciteitsuitbreidingen op de A1, uitbreiding en verbetering van het Agglonet Twente, inclusief grensoverschrijdende verbindingen, dragen bij aan de goede bereikbaarheid van het gebied nu en in de toekomst. Om resterende opgaven te kunnen prioriteren, ontwikkelt de regio een bereikbaarheidsagenda Twente.

Oost-Nederland

De uitvoering van de plannen rondom de (burger)luchthaven Twente zijn gestart. Inmiddels vult het gebied zich met alternatieve functies zoals een test- en ontwikkellocatie voor safety en security en drones. De nieuwe invulling van dit gebied geeft een positieve impuls aan de economische ontwikkeling van Twente. Daarnaast hebben de regionale overheden samen met maatschappelijke partners een ontwikkelingsperspectief voor de Netwerkstad Twente (Almelo, Borne, Hengelo, Enschede, Oldenzaal) ontwikkeld, waarin de economische speerpunten High Tech Systemen en Materialen en Logistiek en het toerisme een ruimtelijke vertaling hebben gekregen. Daarmee wordt de komende jaren gewerkt aan het verbeteren van het benodigde vestigingsklimaat. De focus op het technologisch cluster wordt verder uitgewerkt in een verkenning naar een nieuwe investeringsagenda voor Twente 2018-2022.

Overige gebiedsopgaven

Rivierengebied

De waterveiligheid is een randvoorwaardelijke opgave voor dit gebied. Belangrijke vervolgopgaven zijn een betere benutting van de totale capaciteit van de bestaande corridor A15 in het rivierengebied (water, spoor, weg) en onderzoek naar de mogelijkheden om het goederenvervoer via de weg om te buigen naar vervoer over water en spoor. Ten slotte heeft de regio de ambitie om de gunstige ligging van het gebied (langs het assenkruis A2/A15 en de verbindingen) beter te benutten (logistiek) om daarmee de regionale economie verder te stimuleren en te ontwikkelen. Aandachtspunt is het in stand houden van de bevaarbaarheid van de Waal, de Rijn en de IJssel, naast het bieden van betrouwbare doorstroming op de A2/A15. Uit recent onderzoek (onder meer de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) blijkt dat de verkeersdrukte op deze rijkswegen steeds verder toeneemt en dat dit de economische (inter)nationale en regionale doorontwikkeling ernstig gaat belemmeren. Voor de A2 knooppunt Deil–'s-Hertogenbosch–knooppunt Vught is het MIRT Onderzoek hiernaar afgerond. De stuurgroep, die bestond uit rijk en regio samen, inclusief niet-overheden, heeft ingestemd met de resultatennota. Het benodigde integraal maatregelenpakket met quick wins en maatregelen voor de middellange en de lange termijn wordt via een gezamenlijke adaptieve agenda uitgewerkt. Voor de A15 wordt gewerkt aan een vergelijkbare aanpak met onderzoek en uiteindelijk een integraal maatregelenpakket via een gezamenlijke adaptieve agenda.

Regio Zwolle

Regio Zwolle is een samenwerkingsverband van twintig gemeenten in vier provincies (Overijssel, Gelderland, Drenthe en Flevoland). Zwolle is het kloppend hart van de regio en is het middelpunt van kennis, onderwijs en cultuur.

Regio Zwolle is een van de sterkst groeiende economische regio's van Nederland. 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 twintig gemeenten binnen deze regio is in 2015 een productie (bruto toegevoegde waarde) van € 21,5 miljard gerealiseerd.

De gunstige geografische ligging van de regio Zwolle maakt dit gebied een van de belangrijkste knooppunten van Nederland. De regio is goed bereikbaar en heeft betaalbare bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Deze combinatie maakt de Regio Zwolle voor veel bedrijven (multinationals, mkb-ondernemers en zelfstandige professionals) een aantrekkelijke vestigingsregio. Regio Zwolle heeft een gezonde internationale groeiambitie die met de komst van de Hanzelijn en havenbedrijf Port of Zwolle een extra boost heeft gekregen. Om dit vast te houden investeren rijk en regio de komende jaren in weg (N35, N50/N307, N340) en spoor. De ontwikkeling van de Spoorzone Zwolle, met de verplaatsing van het busstation naar de andere zijde van het station, is voor de regio een belangrijke opgave. In combinatie hiermee wordt het project Zwolle Spoort uitgevoerd. Belangrijk onderdelen hiervan zijn de aanpak van het knelpunt bij Herfte en de aanleg van een extra perronspoor voor de treindienst Zwolle-Enschede.

Daarnaast komt de economische en demografische groeiopgave van de Regio Zwolle in een nieuw perspectief te staan door de water- en klimaatopgave in de IJssel- Vechtdelta. Nieuwe functiecombinaties zijn nodig om de gevolgen van flexibilisering van het IJsselmeerpeil en rivierverruiming op te vangen en tegelijkertijd ruimte te bieden voor de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven.

Cleantech Regio (Apeldoorn-Deventer-Zutphen)

In de Cleantech Regio werken overheid, ondernemers en onderwijs en onderzoek samen aan een goed vestigingsklimaat. De regio richt zich op een circulaire economie. De Cleantech Regio staat voor een concentratiegebied van tal van innovatieve bedrijven, maar ook voor een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Ten opzichte van het landelijke gemiddelde heeft de Cleantech Regio een sterke maak-industrie en een bovengemiddelde exportpositie en zijn er veel internationale ondernemingen gevestigd.

De kruisingen van weg- (A1/A50), water- (IJssel, Twentekanaal) en spoorverbindingen vormen de kern van de Cleantech Regio. Er is partnerschap nodig met het oog op synergie in investeringen in (rijks)infrastructuur en de bestuurlijke context van de ligging in twee provincies. De Cleantech Regio ligt op het kruispunt van het Nationaal Kernnet Logistiek. Dit kruispunt behoeft blijvende aandacht, zodat de doorstroming op de A1-corridor niet in gevaar komt. De komende periode is de eerste fase van de verbreding van de A1 aan de orde. Dit beïnvloedt de internationale bereikbaarheid en de bereikbaarheid van Randstad, Cleantech Regio en Twente. De A1 heeft ook voor regionaal verkeer een belangrijke functie.

Voor de langere termijn geeft de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) inzicht in het functioneren van de corridor. Het wegverkeer en het personenvervoer per trein zijn

Oost-Nederland

aandachtspunten. De A50 vormt een belangrijke verbinding voor het vrachtverkeer tussen de Rhine-Alpine corridor en de North Sea-Baltic corridor. Een recent onderzoek (de Kracht van Oost) laat de economische samenhang en de potentie zien van sterke economische regio's in dit landsdeel. Hierbij is eerder de noord-zuidcorridor benoemd: Regio Zwolle, Cleantech Regio, Arnhem Nijmegen, Eindhoven/ Brabantse stedenrij. Deze corridor kent belangrijke weg- (A50) en spoorverbindingen. Snelheid en betrouwbaarheid van deze verbindingen zijn belangrijk voor de economische prestaties in deze regio's en voor de export. Hierbij bestaat samenhang tussen personenvervoer over weg en spoor, vrachtverkeer en vervoer over water. Wat betreft wegverkeer kunnen nieuwe inzichten in intelligente transportsystemen, gedrag en 'first and last mile' bruikbaar zijn.

De genoemde wateropgaven bij steden zijn aan de orde bij Zutphen en Deventer. Bij Zutphen staat de doorgang voor scheepvaart onder de oude IJsselbrug onder druk (NMCA). Mogelijkheden voor havens om de groei van het goederenvervoer op te vangen bestaan in de havenfaciliteiten in Deventer, Zutphen en Lochem.

Regio Achterhoek

De Achterhoek wordt geconfronteerd met ingrijpende demografische ontwikkelingen (ontgroening, vergrijzing, huishoudensdaling en afname van omvang van de beroepsbevolking). Dat stelt de partners in het gebied voor lastige keuzes, die noodzaken tot bundeling van krachten en slimme verbindingen op (boven) regionale schaal. De ambitie van de Achterhoek is het op niveau houden van 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). Deze ambitie wordt uitgewerkt in drie doelen: werken, wonen en bereikbaarheid.

- Werken: de economie op peil houden door in te zetten op de sterke punten van de Achterhoek. Dit zijn de maakindustrie en de doorontwikkeling van 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.
- 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.

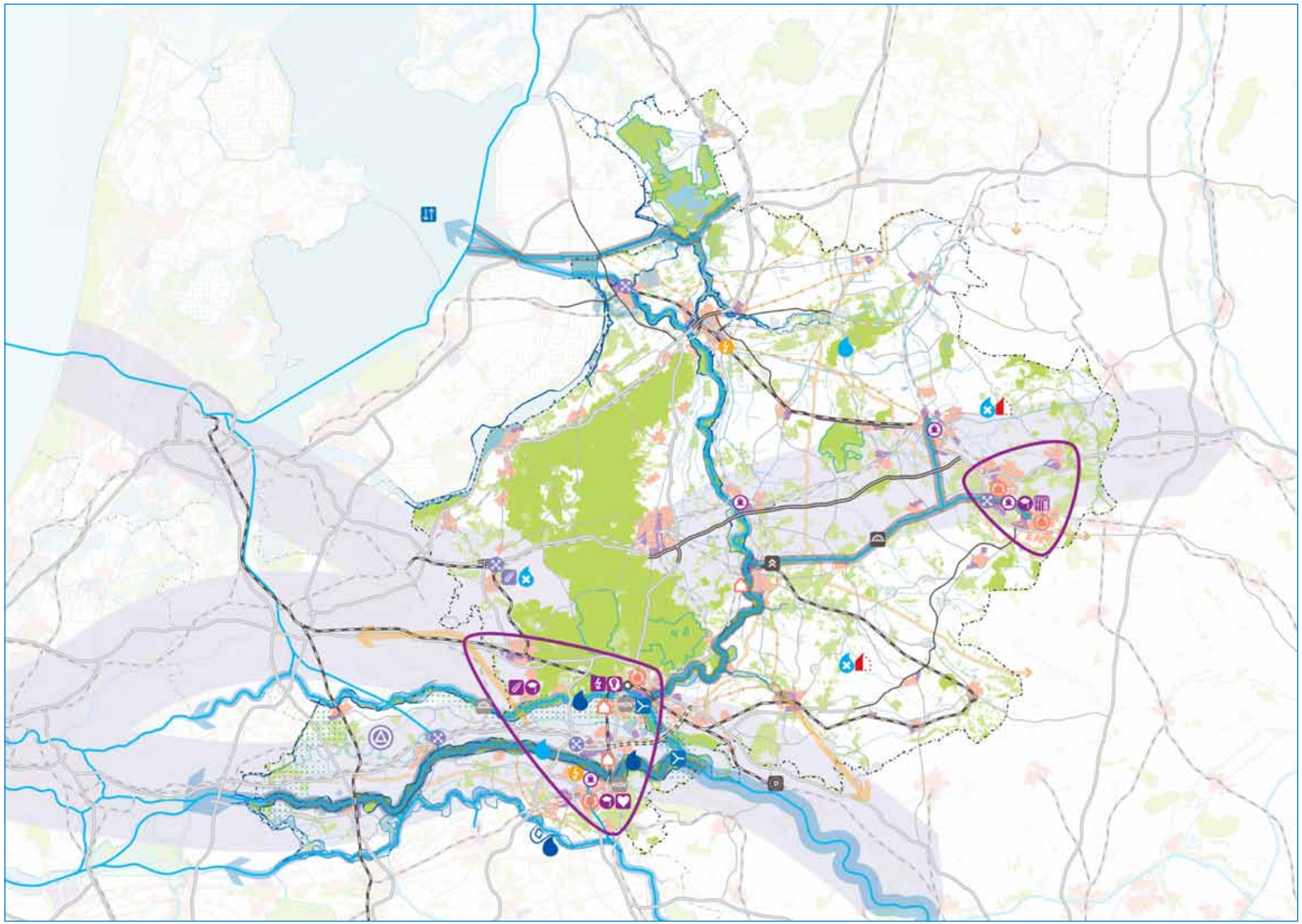
Pilot vernieuwing gebiedsagenda Oost

Mede in het licht van de naderende Nationale Omgevingsvisie (NOVI) worden Omgevingsagenda's opgesteld. Die agenda's kunnen een actualisatie en verbreding zijn van de bestaande gebiedsagenda's. In de aanloop naar het opstellen van deze nieuwe omgevingsagenda's loopt er een eerste pilot met de provincies Overijssel en Gelderland en het rijk. Hierin wordt gekeken op welke wijze de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) gebiedsgericht kan worden uitgewerkt in een Omgevingsagenda. Hierin worden de nationale doelen uit NOVI en de regionale doelen uit de provinciale en gemeentelijke Omgevingsvisies inzichtelijk gemaakt en op elkaar aangesloten. Dit leidt tot een gezamenlijke definiëring van de opgaven en de gewenste aanpak in een gebied.
Onderdeel van deze pilot is vast te stellen of, hoe en op welk schaalniveau en welke gebiedsgrootte 'de omgevingsagenda voorziet in een behoefte. Met de uitkomsten van deze pilot in Oost worden lessen getrokken voor Omgevingsagenda's in de andere landsdelen. De manier waarop we Omgevingsagenda's gaan invullen kan per landsdeel verschillen. De eerste stap in deze pilot is het in kaart brengen van de gebiedsgerichte opgaven in landsdeel Oost.
De verwachting is dat de pilot eind 2018 is afgerond.

Zie voor Gebiedsagenda Oost-Nederland:
https://www.leerplatformmirt.nl/mirt+in+de+regio/oost-nederland/1076736.aspx

Oost-Nederland Opgavenkaart

< Ga naar legenda



Oost-Nederland Opgavenkaart

< Ga terug naar de kaart

Algemeen

Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren

Economie

Topsectoren

High Tech Systemen & Materialen

Energie

Creatieve Industie

Life Sciences & Health

Agro & Food

Binnenhaven van (inter)nationale betekenis

Kennis

Regionaal

Agro & Food

Greenport

Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)

Verstedelijking

Extensivering

Regionaal

Uitleg

Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

Hoofdwegennet

Opgave hoofdwegennet

(Mogelijk) nieuwe verbinding hoofdwegennet

Hoofdspoorwegennet

Opgave hoofdspoorwegennet

Opgave grensoverschrijdend spoor-vervoer

OV-knooppunt

Hoofdvaarwegennet

Opgave hoofdvaarwegennet

Opgave brug

Corridor achterlandverbinding

Regionaal

(Belangrijke) regionale weg

Opgave belangrijke regionale weg

Opgave brug

Samenhangend HOV-netwerk

Natuur, Landschap & Erfgoed

EHS op land (herijkt)

Natura 2000 - land

Natura 2000 - water

Nationaal Park

Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed

Natuurlijk erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed

Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed

Water

Primaire kering - voldoet niet (Derde Toets)

Primaire kering - nader onderzoek (Derde Toets)

Primaire kering - voldoet (Derde Toets)

Piekafvoer / Afwatering

Peilbeheer / Peilfluctuatie

Afvoerverdeling

Berging (zoekgebied)

Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffer

Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

Energie

(Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW

Hoogspanningsleiding >220kV

Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV

Buisleidingenstrook

Oost-Nederland Projectenkaart

MIRT Onderzoek
1 A1/A30 Barneveld
2 A28 Amersfoort - Hoogeveen
3 IJsselkop

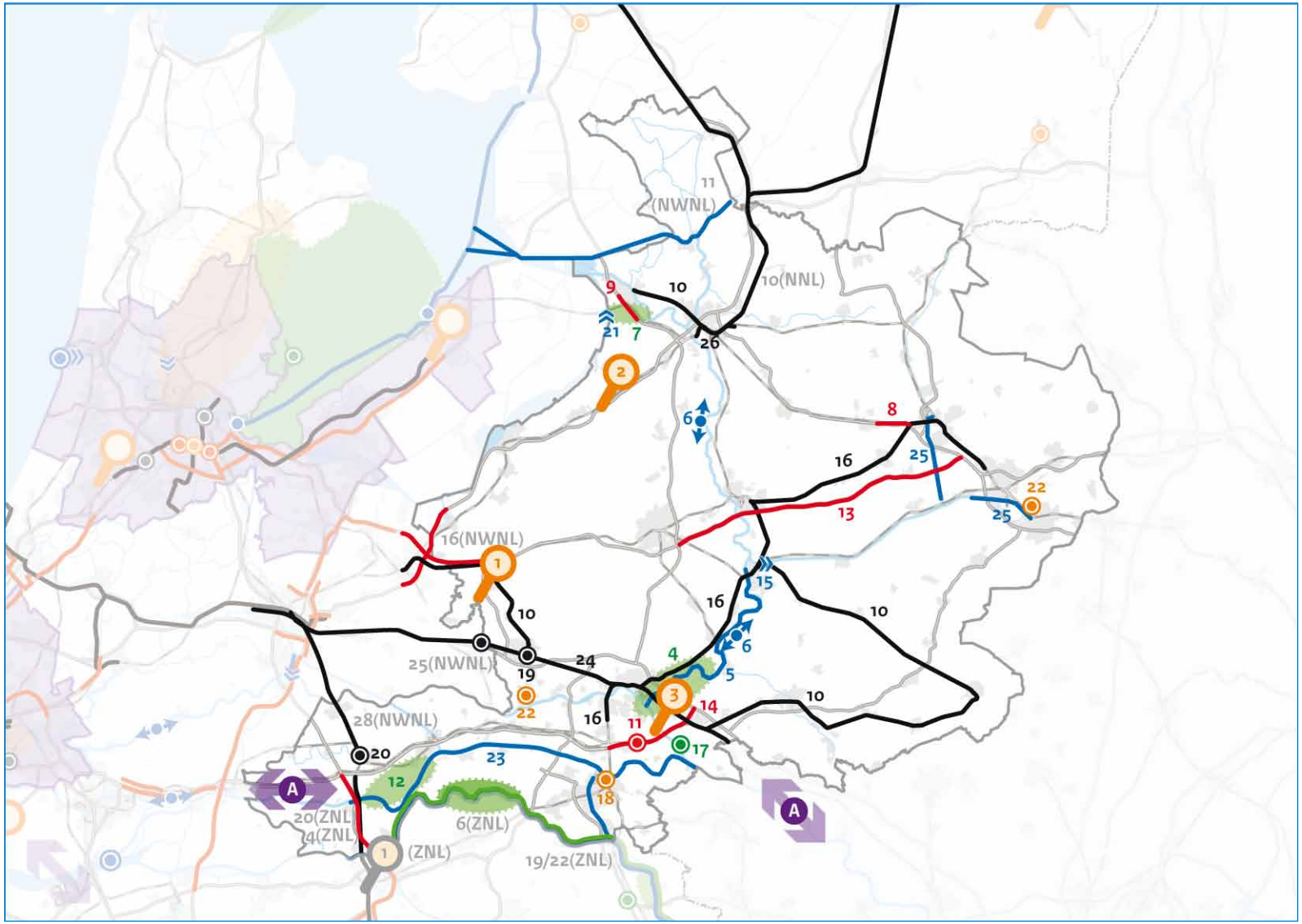
Verkenning
4 Rivierklimaatpark IJsselpoort

Planuitwerking
5 Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
6 Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
7 IJsseldelta fase 2
8 N35 Nijverdal - Wierden
9 N50 Kampen - Kampen-Zuid
10 Quickscan decentraal spoor Oost-Nederland
11 Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)
12 Varik - Heesselt

Realisatie
13 A1 Apeldoorn - Azelo
14 A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)
15 Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde
16 Goederenroute Elst - Deventer - Twente (NaNOV)
17 Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
18 Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)
19 PHS Ede
20 PHS Spooromgeving Geldermalsen
21 Reevesluis
22 Sterke regio's: Oost-Nederland
23 Toekomstvisie Waal Lobith - Haaften
24 Traject Oost
25 Twentekanalen, verruiming (fase 2)
26 Zwolle - Herfte

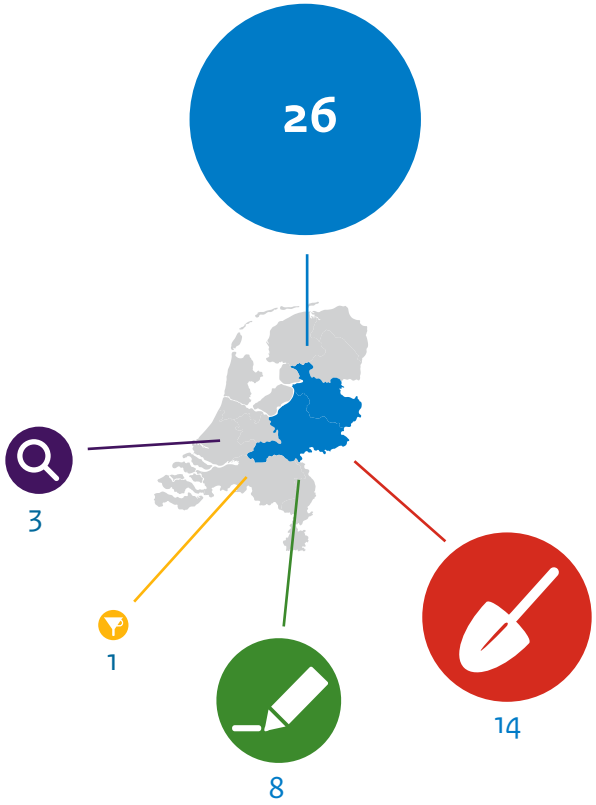
Programma's

A Programma Goederencorridor Zuidoost



Oost-Nederland Infographic

Totaal aantal projecten



Hoofdwegen	Spoorwegen	Vaarwegen	Water	Overig
7	6	5	6	2
2 3 2	1 5	2 3	1 1 2 2	2

Onderzoek
Verkenning
Planuitwerking
Realisatie
Programma

Gebied **Oost-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							•
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2019: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT

A1/A30 Barneveld

Aanleiding en doel

Naar aanleiding van de aangenomen motie-Visser/Hoogland over de A1/A30 (TK 34550-A, nr. 27) voert de regio een MIRT Onderzoek uit. Het rijk participeert in dit onderzoek. Op basis van de uitkomsten van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017 en het regeerakkoord hebben rijk en regio afgesproken om de problemen bij het knooppunt A1/A30 Barneveld samen op te lossen.

Planning

Het MIRT Onderzoek wordt getrokken door de regio en wordt in 2018 afgerond. Als de resultaten bekend zijn, bekijken rijk en regio samen of er een MIRT-verkenning kan worden gestart en met welke scope.

Financiën

Vooruitlopend op de uitkomsten van het MIRT Onderzoek heeft het rijk € 10 mln gereserveerd en de regio € 2,5 mln.

Betrokken partijen

Opdrachtgever van het MIRT Onderzoek is de provincie Gelderland. Daarnaast zijn het rijk en de gemeente Barneveld betrokken bij het onderzoek.

Gebied **Oost-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

A28 Amersfoort - Hoogeveen

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							•
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2019: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT

Aanleiding en doel

Rijk en regio hebben afgesproken om in 2018 een MIRT Onderzoek A28 (Amersfoort-Zwolle) te starten om in beeld te brengen wat de toekomstige problematiek is op de A28 en wat er de reden van is dat het knelpunt hard stijgt in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van het lage naar het hoge groei-scenario. In het MIRT Onderzoek wordt bekeken welke opgaven er op korte en langere termijn spelen en wat de onderlinge samen-hang is. Het uitgangspunt van het MIRT Onderzoek is een slim en duurzaam vervoer-systeem. 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.

Planning

2019: Afronding MIRT Onderzoek

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**
Fase **MIRT Onderzoek**

IJsselkop

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							•
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2019: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT

Aanleiding en doel

Aanleiding voor het MIRT Onderzoek naar de IJsselkop is het Deltaprogramma Rivieren. Vanuit de Lange Termijn Ambitie Rivieren (LTAR) en de MIRT-verkenning Rivierklimaatpark IJsselpoort is er behoefte aan meer duidelijkheid over de haalbaarheid en kosten van een integraal maatregelenpakket voor het gebied rond de IJsselkop. Doel is de mogelijkheden voor realisatie en financiering van rivierverruimendemaatregelen in Meinerswijk-Stadsblokken en de Huissensche Waarden nader in beeld te brengen.

Planning

De resultaten van het onderzoek worden in het najaar van 2018 opgeleverd.

Betrokken partijen

Het betreft een onderzoek van regio en rijk gezamenlijk. De provincie Gelderland trekt het onderzoek.
Behalve de provincie Gelderland zijn de betrokken partijen het ministerie van IenW, Rijkswaterstaat Oost-Nederland, waterschappen Rivierenland en Rijn en IJssel en de gemeenten Arnhem en Lingewaard.

Rivierklimaatpark IJsselpoort

Gebied	**Oost-Nederland**
Onderwerp	**Waterveiligheid**
Ministerie	**IenW**
Fase	**Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					●		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning						●	
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk					●		

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: De verkenningsfase is met één jaar verlengd.

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. Het besluit over het voorkeurs-alternatief is voorzien eind 2019.

Betrokken partijen

De provincie Gelderland trekt de MIRT-verkenning en werkt nauw samen met de gemeenten Rheden, Westervoort, Arnhem en Zevenaar, waterschap Rijn en IJssel, het rijk, lokale bedrijven, terreinbeherende organisaties, burgers, agrariërs en belangenorganisaties.

Financiën

In het Deltafonds is voor de projecten Varik-Heesselt en Rivierklimaatpark IJsselpoort samen € 96 mln gereserveerd. De provincie Gelderland heeft voor deze beide projecten € 40 mln gereserveerd. Natuurmonumenten heeft € 6 mln beschikbaar voor de natuur-ontwikkeling in het Rivierklimaatpark. Daarnaast kan de besparing op de dijk-versterkingskosten vanuit het Hoogwater-beschermingsprogramma (HWBP) worden ingezet voor rivierverruimende maatregelen.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase				•			
Opgave							
Oplossing							
Planning					•		
Financiën					•		
Politiek/Bestuurlijk				•			

Toelichting op de wijzigingen

2016: Gezamenlijk met de regio is het voorkeursalternatief vastgesteld en het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase. In de bestuursovereenkomst zijn de financiële afspraken tussen rijk en regio voor het project vastgelegd.
2017: Het budget dat is opgenomen in de bestuursovereenkomst wijkt af van het taakstellend budget. Het taakstellend budget is gecorrigeerd (€ 18 mln) voor verschillende posten die geen onderdeel zijn van de aanleg van de N35 Nijverdal-Wierden.

N35 Nijverdal-Wierden

Opgave
Veel lokaal en regionaal verkeer is aangewezen op de N35. De doorstroming op het traject Nijverdal-Wierden is kwetsbaar. Ook ligt er een opgave om de verkeersveiligheid te verbeteren. De regio heeft de ambitie om op termijn de hele N35 op te waarderen naar een 2x2-autoweg die geschikt is voor 100 km 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
2018: Tracébesluit
2020: start realisatie
2022-2024: openstelling

Politiek/bestuurlijk
In 2010 is gestart met een MIRT-verkenning. In de verkenning zijn verschillende alternatieven onderzocht, waaronder een variant op initiatief van een aantal omwonenden. Op 2 maart 2015 is het voorkeursalternatief vastgesteld (Noordvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal). De Noordvariant is opnieuw in beeld gekomen op initiatief van omwonenden en de regionale overheden. De afspraken met de regio zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst van 2 maart 2015. De kosten voor de ongelijkvloerse kruising komen voor rekening van de regio. Het Ontwerp-Tracébesluit is in 2017 vastgesteld.

Financiën
Taakstellend budget: € 107 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.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

N35 Nijverdal-Wierden
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	122	n.t.b.
MIRT 2017	104	2022-2024
MIRT 2018	105	2022-2024
MIRT 2019	107	2022 - 2024
verschil	15	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							•
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2019: Het project is nieuw toegevoegd aan het MIRT Overzicht.

N50 Kampen – Kampen Zuid

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

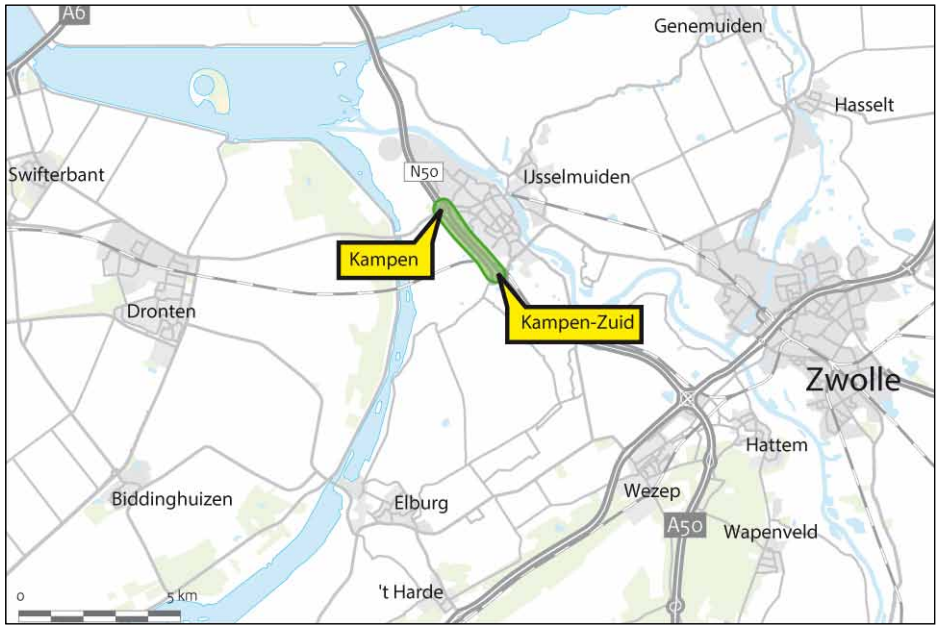
In de planuitwerkingsfase wordt de verbreding uitgewerkt van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid van 2x1 naar 2x2 rijstroken met fysieke rijbaanscheiding.

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 verkeersveiligheid verder verbetert.

Planning

2019: Start planuitwerking
2020: OTB
2021: TB
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 motie-Visser c.s. (TK 34550 A, nr. 25) wordt de regering verzocht € 5 mln euro 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.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2019	5 mln	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							•
Planning		•			•	•	
Financiën					•		
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2014: Diverse projecten kennen een langere doorlooptijd dan bij de start was aangenomen, onder andere veroorzaakt door benodigde grondverwerving en bijbehorende procedures.
2017: Het projectbudget is opgehoogd met € 2,2 mln als gevolg van de financiële bijdrage van de provincie Gelderland. Rekening wordt gehouden met realisatie tot in 2018 in verband met een langer benodigde planvorming over het tweede deel van de betrouwbaarheidsverhogende maatregelen aan de Valleilijn. Daardoor zal ook de realisatie later plaatsvinden.
2018: Er wordt rekening gehouden met realisatie tot in 2020 in verband met een langer benodigde planvorming over het tweede deel van de betrouwbaarheidsverhogende maatregelen aan de Valleilijn, het opheffen van enkele overwegen en de verwerving van gronden voor het aanpassen van de boog in de spoorlijn. Daardoor zal ook de realisatie later plaatsvinden.
2019: Onder 'Oplossing' is aangegeven welke projecten aanvullend gerealiseerd en financieel afgewikkeld zijn.

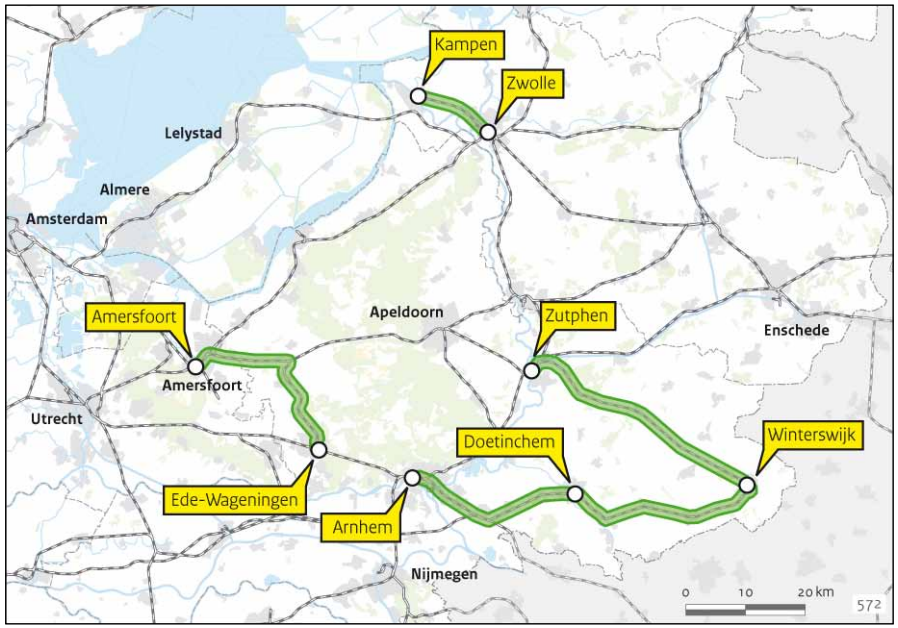
Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland

Opgave

Op een aantal gedecentraliseerde spoorlijnen is het vervoer sterk toegenomen. Ook hebben enkele decentrale overheden meer ambitie met het gedecentraliseerde spoorvervoer voor reizigers dan mogelijk is met de beschikbare capaciteit. Mede daarom is in 2008 een 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 effectiviteits-analyse 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 maat-regelen 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, zoals de aanleg van dubbelspoor bij Wehl, de aanleg van een snelle wissel bij Didam en de verlenging van de perrons, zijn gerealiseerd en financieel afgewikkeld. Dat geldt nu ook voor twee maatregelen op de lijn Zutphen-Winterswijk: het verhogen van de aankomst- en vertreksnelheid bij Zutphen en de snelheidsverhoging tussen Vorden en Zutphen.



De financiële afwikkeling tussen het ministerie en de provincie Gelderland loopt nog voor de lijn Amersfoort-Ede-Wageningen. Valleilijn: betrouwbaarheidverhogende maatregelen op de Valleilijn (het eerste deel (RVM-1) is gerealiseerd, het tweede deel (RVM-2) is in planuitwerkingsfase).
De planvorming is nog gaande voor de verbetering van de transfercapaciteit op station Zutphen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

2011-2020: oplevering (divers)

Politiek/bestuurlijk

Moties: de Tweede Kamer heeft eind 2007 verzocht om een quickscan naar de markt en de capaciteit op de regionale spoorlijnen (motie-Anker/Koopmans, TK 31200 XII, nr. 55). In september 2008 is het eindrapport opgeleverd en aan de Kamer verstuurd (TK 31305 XII, nr. 80). Amendement-Cramer ter verbetering van het regionale ov (TK 31474 XII, nr. 10) strekte ertoe om vooruitlopend op een bredere afweging in het kader van mobiliteits-aanpak € 10 mln uit te trekken voor een

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
(vervolg)

generieke verbetering van de ov-kwaliteit. In de BO MIRT van voor- en najaar 2009 hebben rijk en regio afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen en de gezamenlijke financiering (50/50) op basis van taakstellende budgetten.

Financiën

Taakstellend budget is € 35 mln, inclusief de bijdragen van de provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen.
Artikel IF 13.03.04 en 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	23	2011-2014
MIRT 2014	32	2011-2016
MIRT 2015	32	2011-2016
MIRT 2016	32	2011-2017
MIRT 2017	35	2011-2018
MIRT 2018	35	2011-2020
MIRT 2019	35	2011-2020
verschil	12	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning		•					
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals besloten in de Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat de oplevering van dit project wordt vertraagd.

Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)

Opgave

Het traject 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

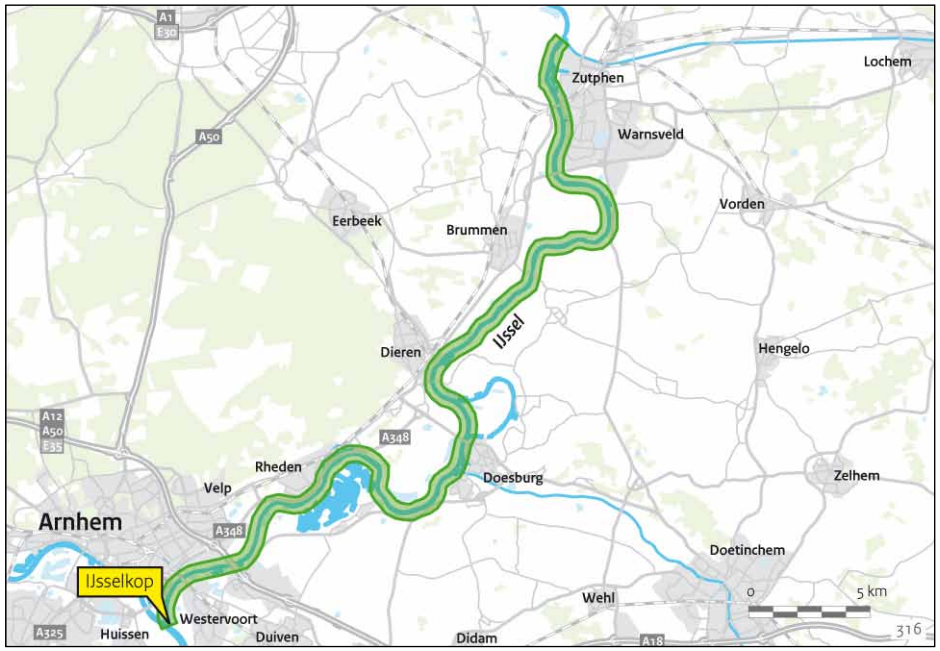
Het verruimen van de vaargeul voor schepen in klasse Va draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning

2026-2028: openstelling

Financiën

Taakstellend budget: € 36 mln.
Artikel IF 15.03.02.



Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	36	2023
MIRT 2014	36	2026-2028
MIRT 2015	36	2026-2028
MIRT 2016	36	2026-2028
MIRT 2017	36	2026-2028
MIRT 2018	36	2026-2028
MIRT 2019	36	2026-2028
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing						•	
Planning		•		•		•	•
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk			•			•	

Toelichting op de wijzigingen

2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 en autonome vertragingen hebben, zoals bij Voorjaarsnota 2013 is besloten, tot gevolg dat de oplevering van het project is getemporiseerd.
2015: Najaar 2013 is de voorkeursbeslissing genomen.
2016: De planuitwerking is later gestart, omdat het samenstellen van een team voor de planuitwerking extra tijd heeft gekost.
2018: De bijstelling van het aantal aan te leggen ligplaatsen leidt tot een latere openstelling vanwege de benodigde afstemming.
2019: Vanwege optimalisaties ten aanzien van locatie en aantal ligplaatsen is enige vertraging voorzien. De openstelling is niet vertraagd.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel

Opgave

Begin 2009 werd een verkenning opgeleverd waaruit bleek dat er tussen Lobith en Kampen een zeer beperkt aantal ligplaatsen geschikt is voor schepen in klasse IV/V. Het gebrek aan ligplaatsen voor grotere schepen op de IJssel bemoeilijkt een logistieke planning in verband met de regelgeving voor vaar- en rusttijden. Ook 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.

Financiën

Taakstellend budget: € 28 mln. Artikel IF 15.03.02.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2014	28	2018-2020
MIRT 2015	28	2018-2020
MIRT 2016	28	2019-2020
MIRT 2017	28	2019-2020
MIRT 2018	28	2021-2022
MIRT 2019	28	2021-2022
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase					•		
Opgave							
Oplossing							
Planning							•
Financiën					•	•	•
Politiek/Bestuurlijk					•	•	

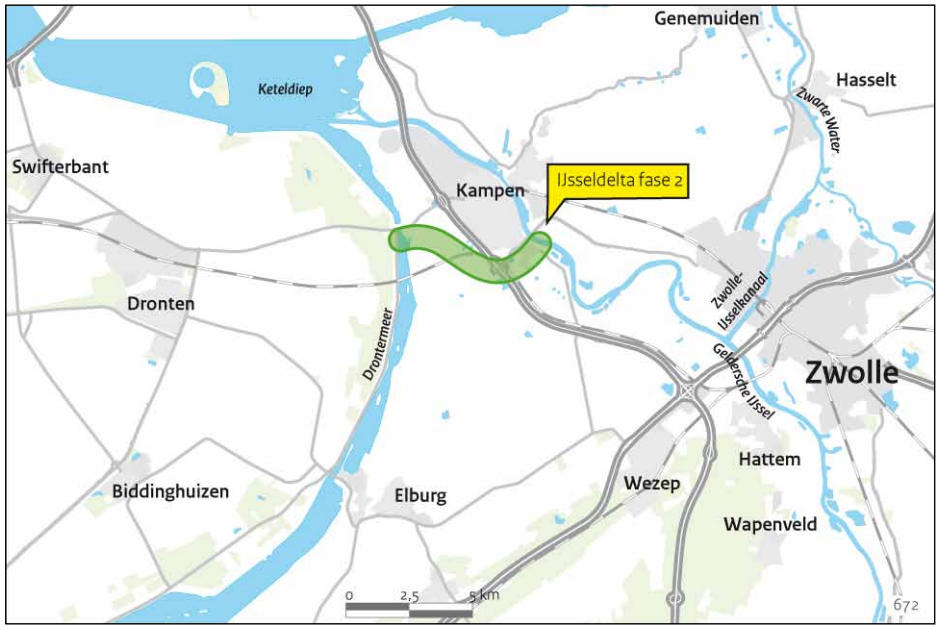
Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is het vervolg op het Ruimte voor de Rivier-project IJsseldelta fase 1. Fase 2 valt niet onder een van de uitvoeringprogramma's, maar is een apart MIRT-project. Het budget voor dit project dat gereserveerd is in het Deltafonds is vanwege het akkoord van de minister met de voorbereiding van de versnelling van fase 2 naar voren gehaald, van de jaren 2021-2023 naar de jaren 2017-2022.
2018: Eind 2016 is de voorkeursbeslissing genomen en hebben het ministerie van 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.
2019: Bij 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.

IJsseldelta Fase 2 regionale percelen

Opgave

IJsseldelta Fase 2 is het vervolg op het Ruimte voor de Rivier-project IJsseldelta Fase 1. Het doel van het project is het behalen van een waterstanddaling van minimaal 41 cm bij Zwolle (bij km 979 van de IJssel) om te voldoen aan de doelstelling van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier.
In de eerste fase van het project (periode 2010-2019) is het zomerbed van de IJssel bij Kampen verlaagd en 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 worden in één keer een spui- en een schutsluis (de Reevesluis) gerealiseerd.



Oplossing

Om de volledige waterstanddaling van ten minste 41 cm te bereiken, worden in fase 2 de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- versterking van de Drontermeerdijk (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 cm bij Zwolle behaald. Hierdoor wordt het gebied rondom Zwolle beschermd tegen overstroming in de toekomst en wordt voldaan aan de doelstelling van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier.

Planning

2017: partiële projectbeslissing Reevesluis
2019: projectbeslissing(en) regionale percelen
2022: oplevering

Politiek/bestuurlijk

De minister is begin 2016 op verzoek van de regio akkoord gegaan met de voorbereiding van de versnelling van IJsseldelta Fase 2, omdat besparingen gerealiseerd 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 **Realisatie**

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. Het taakstellend budget voor alle percelen gezamenlijk was € 161 mln (artikel DF 1.02). Vanwege de overheveling van € 80,6 mln voor de realisatiefase van Reevesluis is vanaf begroting 2019 voor de drie regionale percelen het gereserveerde budget € 81,4 mln (inclusief prijsbijstelling 2018 van € 1,2 mln) beschikbaar.
Voor de regionale percelen is er sprake van mogelijke tegenvallers vanwege het aanpassen van het globale ontwerp uit de verkenningsfase aan de huidige gebruikseisen. De uitvoerende partijen hebben in de Bestuursovereenkomst Planuitwerking IJsseldelta Fase 2 afgesproken zich in te spannen om de geraamde realisatiekosten binnen het taakstellend budget te brengen.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	121	2022
MIRT 2018	161	2022
MIRT 2019	81**	2022
verschil	81**	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1,2	

* 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 **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk					•		

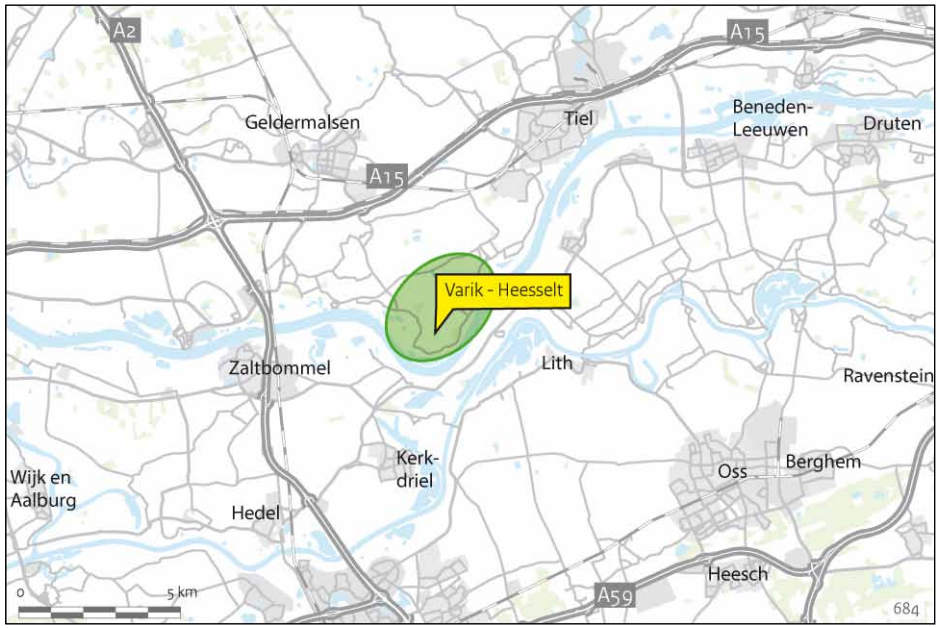
Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Varik-Heesselt

Opgave

Uit het Deltaprogramma blijkt dat de waterveiligheidsopgave langs de Waal groot is. De dijken tussen Tiel en Waardenburg zijn afgekeurd. De bocht bij de dorpskernen Varik en Heesselt vormt een flessenhals in de doorstroming van de Waal (zie kaart). De opgave is om hier de waterveiligheid op orde te brengen.



Oplossing

De dijken moeten gaan voldoen aan de normen die op 1 januari 2017 zijn vastgesteld. Daarbij wordt gezocht naar een pakket van samenhangende maatregelen voor dijkversterking en rivierverruiming. De waterveiligheidsopgave wordt gekoppeld aan gebiedsontwikkeling ter versterking van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit door de provincie Gelderland.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door dijkversterking eventueel in combinatie met rivierverruiming wordt het gebied nu en in de toekomst beschermd tegen overstroming.

Planning

In november 2015 is op basis van het regionale voorstel voor rivierverruimende projecten langs de Rijntakken besloten tot de start van de MIRT-verkenning Varik-Heesselt. In april 2016 hebben de Dagelijkse Besturen van provincie Gelderland, waterschap Rivierenland en gemeente Neerijnen en de minister van Infrastructuur en Milieu het Startdocument voor de MIRT-verkenning vastgesteld.
Begin 2018 lagen twee potentiële alternatieven op tafel: 1: Dijkversterking, en 2: Dijkversterking en hoogwatergeul. Met beide alternatieven wordt de waterveiligheid in het gebied verzekerd. Op 18 februari 2018 heeft de meerderheid van de stuurgroep een voorlopige voorkeur uitgesproken voor het alternatief Dijkversterking. Dit alternatief heeft van 15 maart tot 26 april ter inzage gelegen.
De zienswijzen zijn meegewogen om tot een advies over het voorkeursalternatief te komen. Op 15 juni 2018 heeft de stuurgroep haar advies opgesteld en ter instemming voorgelegd aan de Dagelijkse Besturen. Op 19 juni 2018 heeft de minister van IenW dit advies ontvangen. Waterschap Rivierenland en gemeente Neerijnen spraken hun voorkeur uit voor het alternatief Dijkversterking, en de provincie Gelderland de voorkeur voor het alternatief Dijkversterking en hoogwatergeul. Op 21 juni 2018 heeft de minister de voorkeursbeslissing genomen. De voorkeursbeslissing is het alternatief Dijkversterking. Dit is de meest doelmatige maatregel om in het gebied aan de nieuwe normen te kunnen voldoen. Het alternatief scoort gunstig in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en kan rekenen op draagvlak in de dorpen Varik en Heesselt. De bekostiging van de versterking is geregeld in het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP).

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Varik-Heesselt
(vervolg)

Betrokken partijen
De provincie Gelderland trekt de MIRT-planuitwerking en voert deze samen uit met waterschap Rivierenland, de gemeente Neerijnen en het rijk. Bewoners en bedrijven in het gebied worden hier intensief bij betrokken, met name bij de ontwikkeling van een gebiedsvisie voor Varik en Heesselt.

Financiën
In het Deltafonds is voor de projecten Varik-Heesselt en Rivierklimaatpark IJsselpoort samen € 96 mln gereserveerd voor de kosten van de rivierverruimende maatregelen. De provincie Gelderland heeft voor deze beide projecten € 40 mln gereserveerd. Daarnaast kan de besparing op de dijkversterkingskosten uit het HWBP ingezet voor rivierverruimende maatregelen. In 2017 is € 2,1 mln bijgedragen aan de kosten van de verkenning.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing	•	•					
Planning		•		•	•		•
Financiën							•
Politiek/Bestuurlijk	•	•					

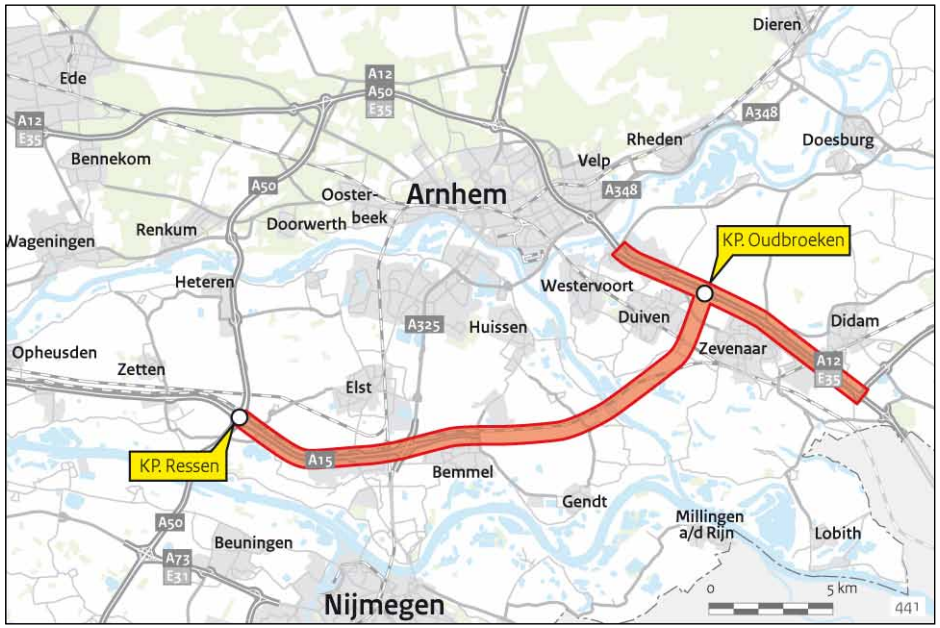
Toelichting op de wijzigingen

2013: De minister heeft in 2012 een standpunt inzake het doortrekkingsalternatief ingenomen. In juni 2012 is na overleg met Tweede Kamer het standpunt aangepast.
2014: De planning is herijkt na vaststelling van het gewijzigd standpunt en het aanhouden van besluitvorming ten tijde van de bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012.
2016: In mei 2015 heeft de minister de Tweede Kamer per brief aangegeven dat het Tracébesluit verschuift naar 2016.
2017: In het najaar van 2015 zijn aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over de planning, de scope en het budget. Er is gekozen om het Tracébesluit vast te stellen nadat de provincie Gelderland de ontwerp provinciale inpassingsplannen voor maatregelen op het onderliggend wegennet heeft opgesteld. De planning van het Tracébesluit is hierop aangepast.
2019: Uitvoeringsbesluit en start realisatie zijn afhankelijk van de uitspraak van de Raad van Staten over de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS-regeling).

A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)

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

2017: Tracébesluit
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 m tussen Duiven en Zevenaar vastgesteld. In juni 2012 is in overleg met de Tweede Kamer besloten tot een aanpassing van het standpunt (TK 29385, 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 aan dit project en het project A12 Ede-Grijsoord in totaal € 360 mln bij en de Stadsregio Arnhem Nijmegen € 12,5 mln (prijspeil 2011). Bij ondertekening van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) in het najaar van 2015 zijn aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over de planning, de inpassing en de maatregelen voor het onderliggend wegennet. Op verzoek van de regio wordt in het ontwerp 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 m onder maaiveld aan te leggen bij Groessen. Als onderdeel van de

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)
(vervolg)

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 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. Met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburg-verbinding en ViA15, die op 15 maart 2016 in werking is getreden, is vastgelegd dat bij dit project tol geheven kan worden.

Uitvoering
In 2010 is een Publiek-Private Comparator (PPC) uitgevoerd, waaruit volgt dat Design, Build, Finance & Maintain (DBFM) geadviseerd wordt als contractvorm.

File Top 50
Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 8, 14, 28, 46 en 49 uit de File Top 50.

Financiën
Taakstellend budget: € 843 mln. (inclusief bijdrage regio). Hiervan zal € 289 mln door tol worden opgebracht (netto contant).
Artikel IF 12.03.02 en IF 12.04.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	804	2018
MIRT 2014	822	2019
MIRT 2015	840	2019-2021
MIRT 2016	840	2019-2021
MIRT 2017	827	2021-2023
MIRT 2018	835	2021-2023
MIRT 2019	843	2022 - 2024
verschil	39	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	54	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2017	45	5%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							•
MIRT fase			•			•	
Opgave							
Oplossing			•				
Planning			•		•	•	
Financiën			•		•		•
Politiek/Bestuurlijk			•				•

Toelichting op de wijzigingen

2015: De minister heeft in het najaar 2013 het voorkeursalternatief vastgesteld. Het project is daarmee overgegaan naar de planuitwerkingsfase. De bestuurlijk afspraken zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst en tevens is het taakstellend budget vastgesteld.
2017: Uit efficiencyoverwegingen is een klein deel van de scope van het project A1 Apeldoorn-Zuid–Beekbergen, met bijbehorend budget van € 2,4 mln overgeheveld naar het project A1 Apeldoorn-Azelo. De Tracéwetprocedure en daarmee de start van de realisatie is vertraagd door een juridische procedure rond de aanbesteding van ingenieursdiensten voor de planuitwerking.
2018: De planning is aangepast door de overstap naar een ander verkeersmodel (NRM 2016). Dit heeft geen gevolgen voor de openstelling van het project.
2019: Het budget is toegenomen als gevolg van extra bijdragen van derden voor (€ 4,7 mln) en indexering (€ 6,5 mln)

A1 Apeldoorn-Azelo

Opgave

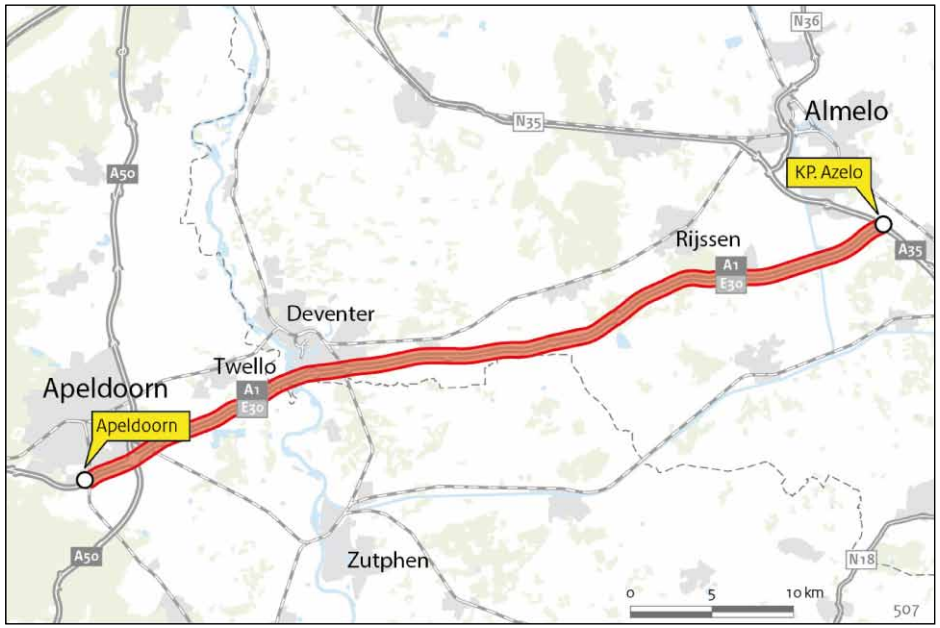
De bereikbaarheid van de A1-zone (het wegennetwerk en de A1 tussen Apeldoorn en Azelo als onderdeel hiervan) is vanuit regionaal en (inter)nationaal perspectief van belang voor de economische ontwikkeling. De bereikbaarheid voldoet op het traject A1 Apeldoorn-Azelo niet aan de streefwaarden in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

Oplossing

Het traject A1 Apeldoorn-Azelo wordt verbreed met één rijstrook. Bij Deventer wordt gebruikgemaakt van de bestaande brug. Het oostelijk deel van het traject wordt verbreed in de middenberm. Grofweg ontstaan in de nieuwe situatie 2x4 rijstroken op het westelijke deel en 2x3 rijstroken op het oostelijke deel. De regio stelt aanvullende middelen beschikbaar voor inpassing.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de beleidsdoelstelling om de economische ontwikkeling te stimuleren en om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren op het hoofdwegennet.



Planning

Met het aanbod van de regio om een deel van het traject voor te financieren, wordt het project gefaseerd uitgevoerd.
2017: Ontwerp-Tracébesluit
2018: Tracébesluit
2018: start onderhoud in 2018, start verbreding in 2019 realisatie fase 1 (Twello-Deventer en Deventer-Oost-Rijssen)
2020-2022: openstelling fase 1
2024: start realisatie fase 2 (Apeldoorn-Twello, Deventer-Deventer-Oost en Rijssen-Azelo)
2026-2028: openstelling fase 2

Politiek/bestuurlijk

Vanuit de regio zijn de provincies Overijssel en Gelderland, de stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen, de regio Twente en de gemeenten die binnen de A1-zone liggen betrokken. Rijk en regio hebben gewerkt aan de verkenning A1-zone waarin een verkenning naar een capaciteitsuitbreiding van de A1 is geïntegreerd. Op basis van de uitkomsten van deze gezamenlijke MIRT-verkenning is er overeenstemming 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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A1 Apeldoorn-Azelo
(vervolg)

bestuursovereenkomst tussen het rijk en de regio (provincie Overijssel, provincie Gelderland, regio Twente en de Stedendriehoek). In juni 2018 is het Tracébesluit vastgesteld. Met het vaststellen van het TB is de planuitwerking van dit project afgerond.

Uitvoering

Fase 1 van het project (Twello-Deventer en Deventer-Oost-Rijssen) is in april 2018 gegund met een Design & Construct-contract (D&C). De start van onderhoudswerkzaamheden is in 2018 voorzien, aanlegwerkzaamheden starten in 2019. Fase 2 wordt separaat op de markt gezet.

Financiën

Taakstellend budget: € 440 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.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	420	Fase 1 2019-2021 en Fase 2 2026-2028
MIRT 2016	421	Fase 1 2019-2021 en Fase 2 2026-2028
MIRT 2017	424	Fase 1 2020-2022 en Fase 2 2026-2028
MIRT 2018	429	Fase 1 2020-2022 en Fase 2 2026-2028
MIRT 2019	440	Fase 1 2020-2022 en Fase 2 2026-2028
verschil	20	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	14	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederenvervoer**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen				•			
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning		•			•	•	•
Financiën				•			
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2014: De oplevering is uitgesteld vanwege nog niet afgerond overleg met enkele gemeenten (Deventer, Rheden en Borne).
2016: De reservering in het NaNOV-budget voor voorzieningen voor het kopmaken te Deventer is niet meer nodig; de vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).
2017: Uitwerking van de bestuurlijk gemaakte afspraken met de gemeente Borne heeft geleid tot de financiering van een ongelijkvloerse kruising met de nieuwe westelijke randweg in Borne vanuit het programma NaNOV. Dit is gemeld in de Kamerbrief (TK 29893, nr. 187) van 16 maart 2015. Oplevering van dit gemeentelijke project is voorzien in 2020. In de planning zoals opgenomen in het MIRT 2016 was nog geen rekening gehouden met dit project.
2018: ProRail heeft in overleg met de gemeente Rheden een voorkeursalternatief uitgewerkt voor een aantal overwegen. De gemeente Rheden heeft in 2017 echter afgezien van de maatregel in de tunnel overweg Kerkstraat in Velp. Van de overige maatregelen is realisatie voorzien in de periode 2020/2021.
2019: De planning is aangepast op de maatregelen bij Borne. Daarmee wijzigt de einddatum van het programma NaNOV.

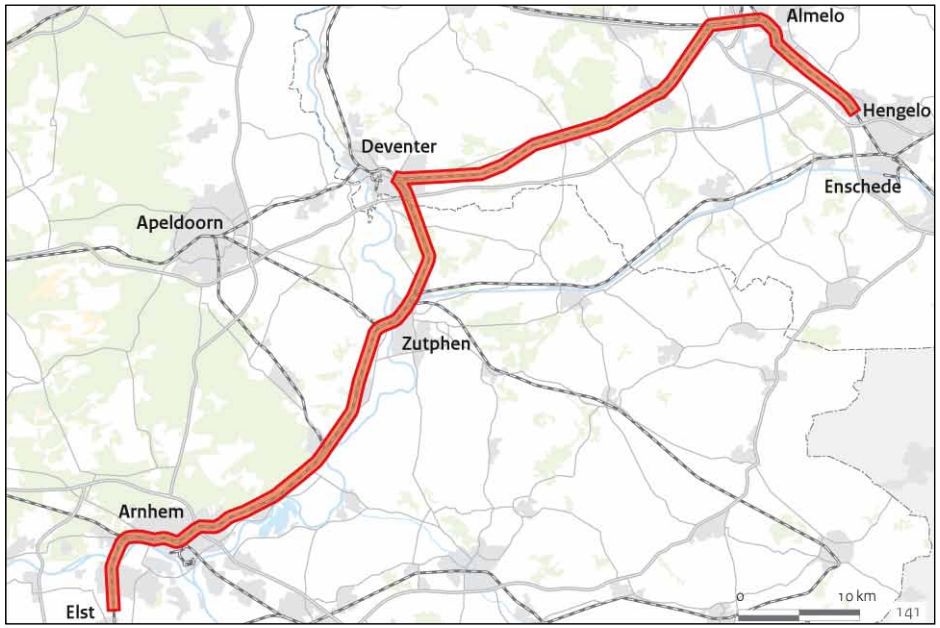
Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)

Opgave
In 1999 is besloten om geen nieuwe Noord-oostelijke Verbinding (NOV) aan te leggen. De stijgende intensiteit van het goederenvervoer over bestaand spoor (Elst-Arnhem-Deventer-Twente) veroorzaakt omgevingshinder.

Oplossing
Het programma NaNOV bevat maatregelen die de hinder voor de omgeving beperken. Overwegen worden aangepast of vervangen door tunnels en de sanering van geluidhinder wordt versneld. De Tweede Kamer is bij brief van 16 maart 2015 (TK 32404, nr. 187) geïnformeerd over de voortgang van het NaNOV-programma. Bij de besluitvorming over PHS-onderdelen in juni 2014 (TK 32404, nr. 74, 17 juni 2014) is besloten dat de Goederenroute Oost-Nederland (Elst-Oldenzaal/grens, inclusief kopmaken in Deventer) in ieder geval tot rond 2030 niet nodig is. De reservering in het NaNOV-budget voor voorzieningen voor het kopmaken in Deventer is daardoor niet meer nodig; de vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid 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, nr. 157) over de gevolgen van het besluit geen nieuwe Noord-oostelijke verbinding (NOV) aan te leggen en het besluit tot uitvoering NaNOV-maatregelen.

Financiën
Taakstellend budget: € 140 mln.
Artikel IF 13.03.02.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederenvervoer**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	151	2010-2015
MIRT 2014	154	2018
MIRT 2015	154	2018
MIRT 2016	138	2018
MIRT 2017	138	2020
MIRT 2018	139	2020/2021
MIRT 2019	140	Divers
verschil	12	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	4	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	42	
2013	46	
2014	54	
2015	65	
2016	68	49%
2017	81	58%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen						•	
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2018: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2019: In verband met de faseovergang Ede Wisseloverloop is € 3,2 miljoen toegevoegd vanuit het planuitwerkingsbudget PHS.

PHS Ede

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

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 spoort ligt bij ProRail.

Financiën
Taakstellend budget: € 46 mln.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2018	43	2021
MIRT 2019	46	2021
verschil	3	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	0	0%
2017	2	5%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën						•	
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

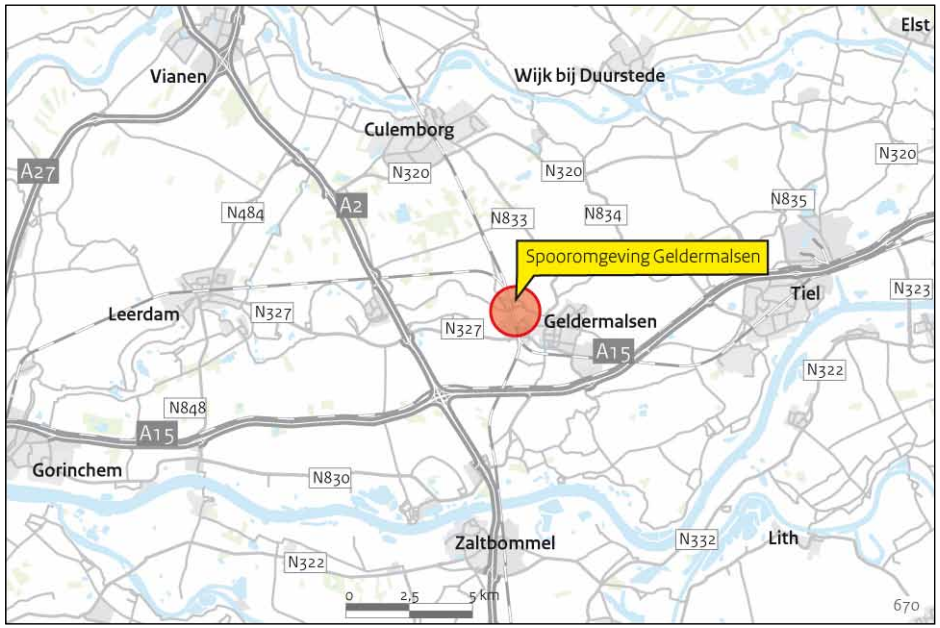
2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: In verband met het afgeven van de realisatiebeschikking voor het deelproject PHS spooromgeving Geldermalsen is € 76,3 mln vanuit het planuitwerkingsbudget PHS toegevoegd aan het realisatiebudget.

PHS Spooromgeving Geldermalsen

Opgave

De vraag naar spoorvervoer op de corridor Amsterdam-Eindhoven groeit. Afgesproken is dat deze groei mogelijk gemaakt wordt, terwijl er ook ruimte 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 wordt gedaan voor het totale project. Om die reden is het deelproject Vrijleggen MerwedeLingeLijn ondergebracht bij PHS onder de naam Spooromgeving Geldermalsen.



Oplossing

In 2010 is de voorkeursbeslissing PHS 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

2017: Tracébesluit
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: € 135 mln.
Artikel IF 13.03.01/17.10.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	56	2021
MIRT 2018	133	2021
MIRT 2019	135	2021

verschil	79
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	4

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	0	0%
2017	3	2%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase	•						
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën	•	•	•	•			
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2013: De stijging van het projectbudget met € 24 mln wordt verklaard door aanvullende veiligheidseisen aan het spoor (€ 13 mln) en prijsstijgingen ten opzichte van de basisraming sinds 2005 (€ 10 mln) alsmede hogere planuitwerkingskosten om te komen tot een breed gedragen ontwerp (€ 1 mln). Het project gaat over van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.
2014: Bij de Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 6 mln.
2015: Bij de Slotwet 2013/Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget opgehoogd met € 5,3 mln.
2016: Het projectbudget is verlaagd met € 6,8 mln naar aanleiding van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller bij het deelproject Bunnik.

Traject Oost

Opgave

Het probleem op Traject Oost is de vervoersspanning op het spoor tussen Amsterdam/Schiphol en Frankfurt. Er is onderzocht wat de meest efficiënte manier is om die spanning op te lossen. Hierbij is rekening gehouden met de aansluiting op het Trans European Transport Network (TEN-T), de ontsluiting van Schiphol en de stimulans voor reizigers om vaker de trein te nemen in plaats van het vliegtuig of de auto.

Oplossing

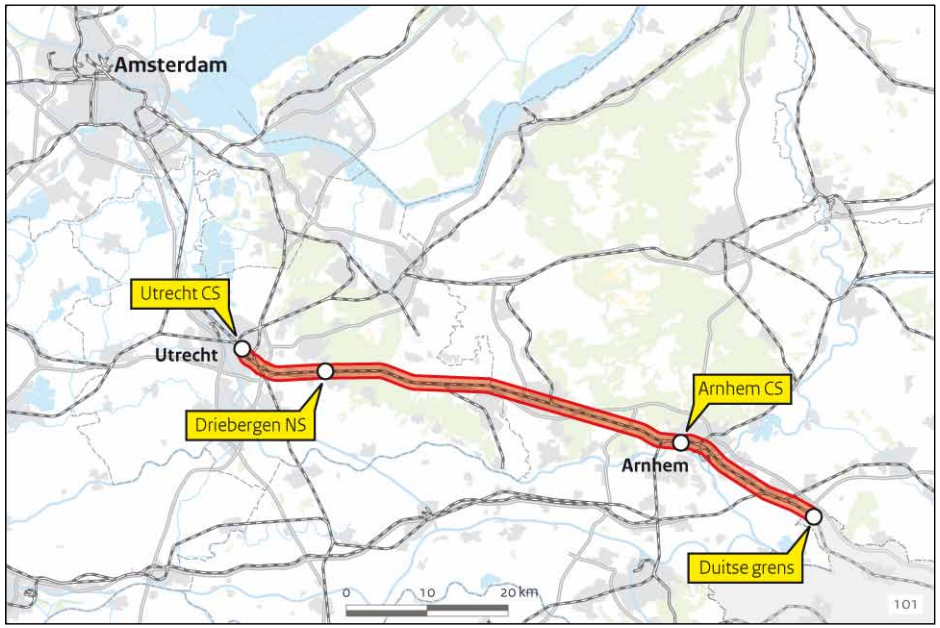
Het kabinet heeft besloten af te zien van de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn langs bestaand spoor. In plaats daarvan is er gekozen voor diverse maatregelen ter verbetering en (andere) benutting van de bestaande spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens. Deze keuze is gemaakt na onderzoek naar de 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 is 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 € 237 mln beschikbaar. Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	228	Divers
MIRT 2014	234	Divers
MIRT 2015	239	Divers
MIRT 2016	233	Divers
MIRT 2017	234	Divers
MIRT 2018	235	Divers
MIRT 2019	237	Divers
verschil	9	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	10	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	3	
2013	11	
2014	28	
2015	50	
2016	65	28%
2017	93	40%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase			•				•
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën					•	•	•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2017: Binnen het programma Beter Benutten Decentraal Spoor is rekening gehouden met € 3,2 mln voor de aanleg van een extra perronspoor op emplacement Zwolle. Gelet op de samenhang met het project Zwolle-Herfte is deze scope met het bijbehorende budget toegevoegd aan het projectbudget Zwolle-Herfte. Daarnaast is, in verband met 50% cofinanciering door de provincie Overijssel voor de aanleg van het extra perronspoor, ook de regionale bijdrage van € 3,2 mln toegevoegd.
2018: Binnen de scope van dit project wordt een aantal wissels gesaneerd. De hierdoor ontstane vrijval van € 4,2 mln op het programma Beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) is toegevoegd aan het projectbudget Zwolle-Herfte ter dekking van de businesscase.
Als gevolg van een herziene aanbesteding is realisatie van het onderdeel gelijktijdigheden doorgeschoven naar 2018.
Eind 2016 is een bestuursovereenkomst opgesteld voor Zwolle-Herfte en het tweede perronspoor Zwolle-Enschede.

Zwolle-Herfte

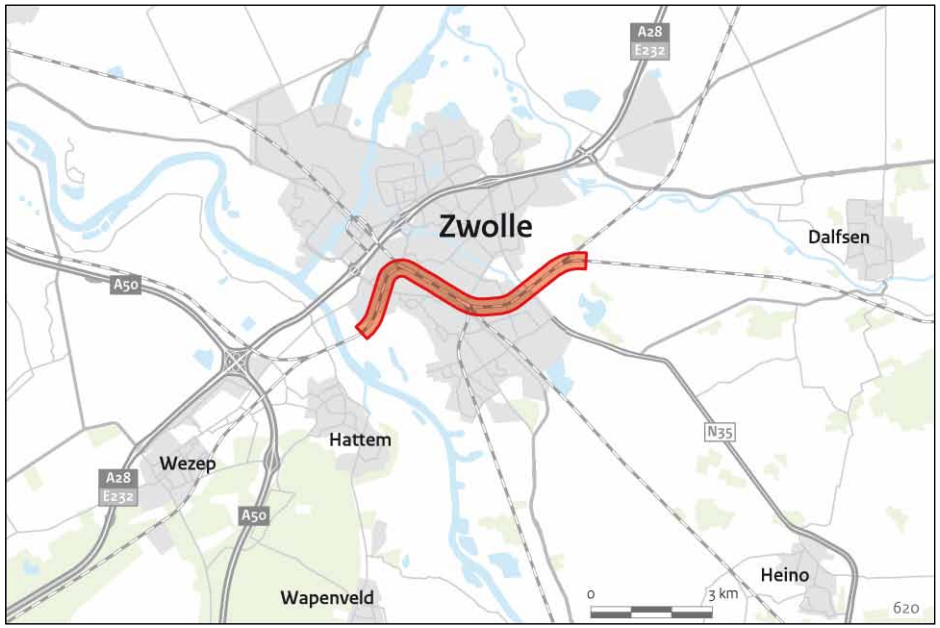
Opgave

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 (zogenoemde gelijktijdigheid).



Met deze maatregelen wordt de kwaliteit van de treindienst aanzienlijk vergroot. De wachttijd van de intercity van/naar Leeuwarden kan drie minuten korter worden. Als gevolg van reistijdverkorting op de trajecten Zwolle-Groningen/Leeuwarden ontstaat er een goede aansluiting op regionale treinen in Groningen en Leeuwarden. Er wordt een derde en een vierde trein per uur tussen Zwolle en Leeuwarden mogelijk. De overstaptijden en de snelheden worden verbeterd. En ook de robuustheid en 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**

Hierin is afgesproken dat de regionale bijdragen rechtstreeks aan ProRail worden voldaan. In de begroting was uitgegaan van verrekening via de Rijksbegroting. Er is hiervoor met het bedrag van € 3,2 mln gecorrigeerd.
2019: Het project is overgaan van planuitwerking naar realisatie-fase. 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 Sporendriehoek Noord Nederland (Motie Koopmans) is toegevoegd aan het projectbudget. Het aanbestedingstraject is afgerond.

Zwolle-Herfte
(vervolg)

Politiek/bestuurlijk
In het bestuurlijk overleg van 17 november 2013 heeft het rijk met de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Overijssel op basis van de uitkomsten van de alternatievenstudie ZwolleSpoort het voorkeursalternatief vast-gesteld. In 2016 is hiervoor het Tracébesluit vastgesteld.

Uitvoering
In 2018 is het hoofdcontract gegund. Aansturing vindt plaats via ProRail.
De gelijkstijdigheden, zodat meerdere treinen kunnen vertrekken, worden in 2018 opgeleverd.

Financiën
Taakstellend budget: € 208 mln, exclusief een aanvullende regionale bijdrage van € 36 mln. Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2015	189	2017/2021
MIRT 2016	190	2017/2021
MIRT 2017	197	2017/2021
MIRT 2018	200	2017/2021
MIRT 2019	208	2017/2021
verschil	19	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2017	16	8%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen	•	•					
MIRT fase					•		
Opgave							
Oplossing		•					
Planning		•		•			
Financiën		•			•	•	
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2013: In 2012 heeft de minister van IenW de voorkeursbeslissing voor de sluis Eefde genomen.
2014: Als gevolg van autonome vertraging en de bezuinigingen is de realisatie vertraagd. De scope is ook gewijzigd, waardoor de voorsluis van de bestaande sluiskolk blijft behouden en de drempel van de nieuwe sluiskolk wordt verlaagd in verband met te verwachten waterstanden.
2016: Als gevolg van vertraging in de bestuurlijke besluitvorming in de bestemmingsplanprocedure is de projectbeslissing vertraagd, evenals de start van de realisatie.
2017: Het bestemmingsplan is onherroepelijk geworden. Door een nadere uitwerking van de raming zijn er hogere kosten voor de organisatie, voor inpassingmaatregelen, voor de afvoer van grond en voor vastgoedkosten. Hierdoor is het budget opgehoogd.
2018: Het budget voor de aanleg is aangevuld met het benodigde budget voor onderhoud en omgezet naar een DBFM-reeks.

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.

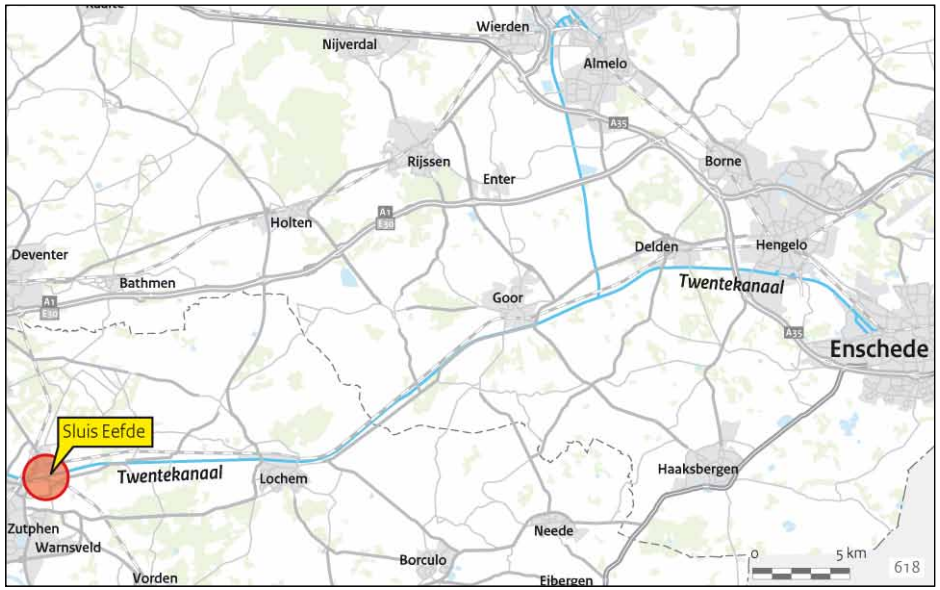
Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
De nieuwe sluiskolk draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

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 getemporiseerd 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.

Financiën
Taakstellend budget: € 155 mln. Artikel IF 15.04.01.



Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	75	2019-2020
MIRT 2017	83	2020
MIRT 2018	153	2020
MIRT 2019	155	2020
verschil	80	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	4	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	0	
2013	1	
2014	2	
2015	4	
2016	9	11%
2017	13	15%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Toekomstvisie Waal

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							●
MIRT fase					●	●	
Opgave							
Oplossing							
Planning		●		●			
Financiën	●						
Politiek/Bestuurlijk			●				

Toelichting op de wijzigingen

2013: De planuitwerking voor de overnachtingshaven Lobith is overgedragen aan de provincie Gelderland, die voor de inpassing van de haven een provinciaal inpassingplan opstelt. Ook is er een besluit genomen over de pilot Langsdammen Waal, waarvoor € 14 mln is overgeboekt naar het programma Ruimte voor de Rivier.
2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord hebben, zoals besloten bij Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat het deelproject Lobith wordt getemporiseerd.
2015: De voorkeursbeslissing voor een overnachtingshaven bij Lobith is genomen.
2016: De start van de realisatie van Haaften fase 1 is verschoven naar 2015 vanwege de mogelijkheid tot efficiënte koppeling met onderhoudswerkzaamheden.
2017: Deelprojecten Tuindorp en Haaften (fase 1 en 2) zijn overgegaan naar de realisatiefase.
2018: Het deelproject Lobith/Beijenwaard is naar realisatie gegaan, onder voorbehoud dat het Provinciaal Inpassingsplan onherroepelijk wordt. Daarna zal worden bezien of en wanneer extra overnachtingsplaatsen bij Weurt nodig zijn.

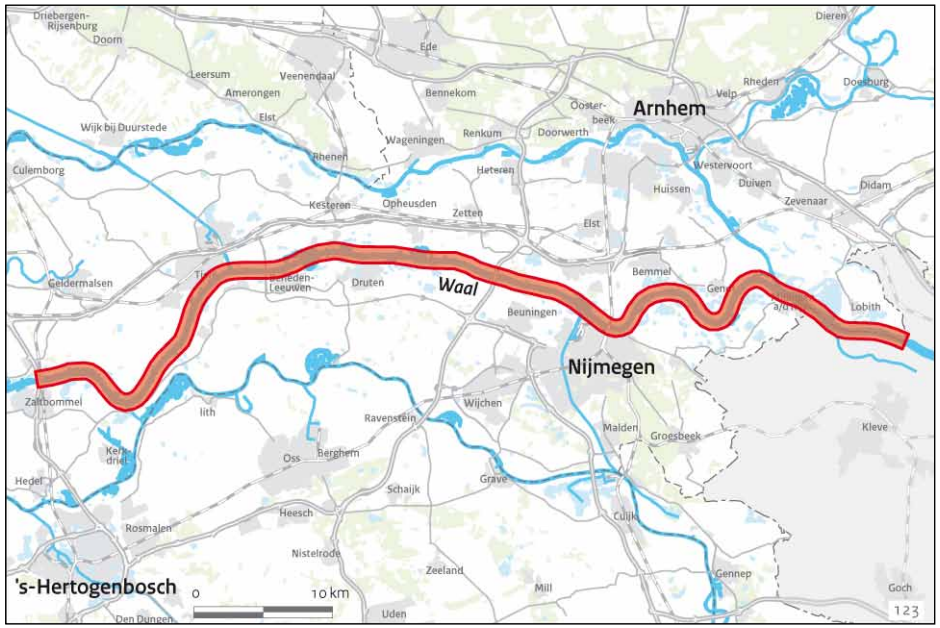
Opgave

Op de Waal zijn er problemen die te maken hebben met beperkingen in de afmetingen van de vaargeul. Maatgevend zijn de beschikbare breedte en diepte bij lage rivierafvoeren. Het vastgestelde referentieniveau daarbij is de internationaal Overeengekomen Lage Rivierstand. Daarnaast bestaat er een groot tekort aan veilige overnachtingsplaatsen langs de Waal.

Oplossing

Er is baggerwerk uitgevoerd in combinatie met maatregelen die de vaardiepte op de lange termijn in stand houden. Daardoor is een minimale diepte van 2,8 m bij Overeengekomen Lage Rivierstand gerealiseerd. De breedte van de vaargeul van de Waal blijft gehandhaafd op 150 m. In 2012 is besloten tot een pilot Langsdammen Waal, die onder andere meer inzicht moet geven in het beïnvloeden van sedimentatie en stabilisatie van de rivierbodem. Het doel hiervan is om het onderhoudsbaggerwerk tot een minimum terug te brengen en de bodemdaling op de Waal te stoppen. Dit deelproject van het aanleggen van de Langsdammen wordt opgepakt binnen het programma Ruimte voor de Rivier. Na de realisatie volgt monitoring en evaluatie.

De aanleg van nieuwe overnachtinghavens bij Lobith/Weurt wordt onderzocht. De planuitwerking voor de overnachtingshaven Lobith is uitgevoerd door de provincie Gelderland. Rijkswaterstaat zorgt voor de realisatie. De voorkeursoplossing is het moderniseren van de bestaande haven Tuindorp en de aanleg van een nieuwe haven in de Beijenwaard bij Spijk.



De deelstudie voor verbetering van de havenmond van de bestaande overnachtingshaven Haaften is eind 2011 afgerond (fase 1). De verbreding van de haventoegang en de verlenging van de ligplaatsen is in 2018 opgeleverd.

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
Vanaf 2017: openstelling Haaften (fase 1 en 2)
2019-2021: openstelling Lobith (Beijenwaard)
Na 2020: openstelling Weurt

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

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.

Toekomstvisie Waal
(vervolg)

Politiek/bestuurlijk
Medio 2014 is de voorkeursbeslissing voor de overnachtingshaven bij Lobith genomen. In december 2015 is het partieel uitvoerings-besluit modernisering overnachtingshaven Tuindorp genomen.

Projectbesluit Lobith/Beijenwaard is medio 2016 voorzien, na de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) door de provincie Gelderland. Medio 2016 is de projectbeslissing genomen om de bestaande 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: € 134 mln. Artikel IF 15.03.02.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	128	divers
MIRT 2014	131	2019-2021
MIRT 2015	131	2019-2021
MIRT 2016	131	2019-2021
MIRT 2017	131	2019-2021
MIRT 2018	132	2019-2021
MIRT 2019	134	2019-2021
verschil	6	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	6	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	2	2%
2017	23	17%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Twentekanalen, verruiming (fase 2)

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen		●					
MIRT fase					●		
Opgave							
Oplossing		●					
Planning		●			●		●
Financiën					●	●	
Politiek/Bestuurlijk			●				

Toelichting op de wijzigingen

2014: Als gevolg van autonome vertraging en de bezuinigingen is de oplevering van de Twentekanalen vertraagd.
2015: Eind 2013 is de voorkeursbeslissing genomen.
2017: Voor de verruiming van de vaarwegen blijken meer damwanden vervangen te moeten worden. Ook zijn meer erosie-beschermende maatregelen nodig. Hiervoor is € 10 mln extra budget beschikbaar gesteld. De projectbeslissing is begin 2016 genomen, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.
2018: Het budget is opgehoogd door overheveling van het vervangingsbudget voor de damwanden, de verwachte CEF-TEN-subsidie en de bijdrage van de gemeente Delden voor onderhoud aan een kade.
2019: De aanbesteding van het contract is van de markt gehaald, omdat er onvoldoende zekerheid was over de grondwater-beheersingproblematiek.

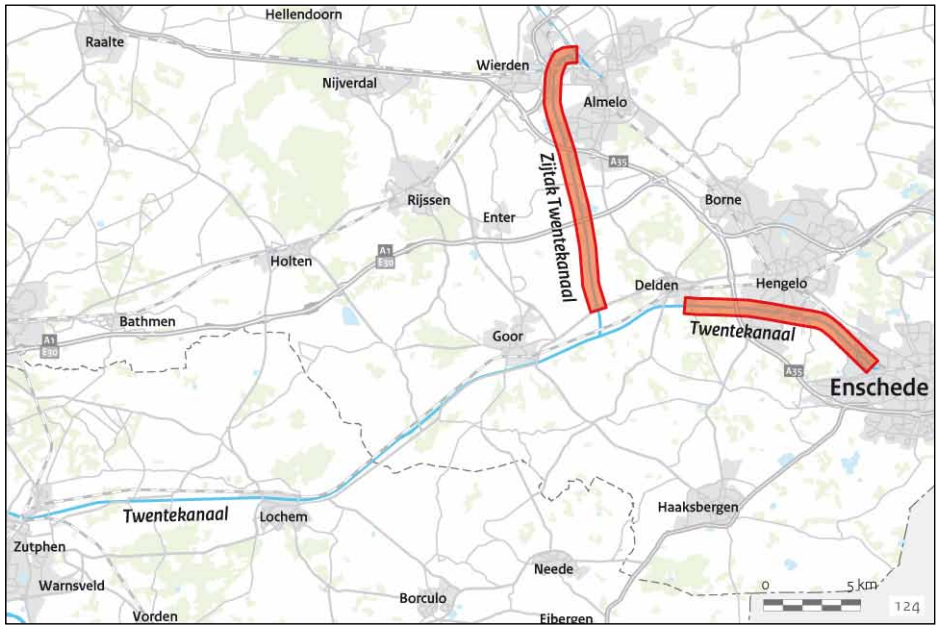
Opgave
De bereikbaarheid van Twente voor klasse Va-schepen is ontoereikend.

Oplossing
De kanaalgedeelten tussen de IJssel en Sluis Eefde en tussen sluis Delden tot de haven van Enschede en het Zijkanaal naar Almelo worden verruimd tot een vaarweg met een krap profiel voor klasse Va. Hierdoor wordt Twente bereikbaar voor schepen uit deze klasse. Onderzocht wordt in hoeverre de oevers natuurvriendelijk in te richten zijn.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Het verruimen van het kanaal voor schepen van klasse Va draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning
2016: projectbeslissing
De openstelling zal nog worden geactualiseerd naar aanleiding van het terugtrekken van het contract van de markt en het opstellen van een nieuw contract.

Politiek/bestuurlijk
De Europese Commissie heeft 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.



Uitvoering
Tegelijkertijd met de voorkeursbeslissing is op basis van een Publiek-Private Comparator (PPC)-toets besloten dat het een Design & Construct-contract (D&C) wordt.

Financiën
Taakstellend budget: € 93 mln. Artikel IF 15.03.01.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Twentekanalen, verruiming (fase 2)
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	37	2019
MIRT 2018	93	2019
MIRT 2019	95	2019
verschil	58	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2013	0	
2014	1	
2015	1	
2016	2	5%
2017	5	6%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•	•	
MIRT fase							•
Opgave							
Oplossing		•					•
Planning	•					•	•
Financiën						•	
Politiek/Bestuurlijk			•				•

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: Openstelling is later vanwege besluitvorming over financiering vanuit het Deltafonds en door vertraging in de aanbesteding van de planuitwerking. De planning wordt grotendeels gestuurd door de hoogwaterseizoenen, waardoor van oktober tot en met maart niet mag worden gewerkt.
2019: De voorkeursbeslissing is genomen.

Krib- en oeververlaging Pannerdensch Kanaal

Opgave

Het project Oevergeul Bovenrijn, als onderdeel van de NURG-maatregel Uiterwaardvergraving Rijnwaardense uiterwaarden, had twee doelen: een bijdrage leveren aan het realiseren van de waterveiligheidsdoelstelling zoals geformuleerd in de Planologische Kern Beslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier, en een bijdrage leveren aan de realisatie van doelen uit de Kaderrichtlijn Water (KRW). In verband met de complexiteit voor het behalen van de KRW-doelstelling op deze locatie is besloten om deze elders te realiseren. Daarom moet de beoogde waterstandsverlaging als bijdrage aan de PKB op een andere wijze gehaald worden. Alternatieven voor de Oevergeul Boven-Rijn moeten benedenstrooms van het splitsingspunt worden gezocht. Gekozen is om het alternatief Kribverlaging Pannerdensch Kanaal te onderzoeken. Het project heeft de rivierkundige taakstelling van 5 cm op rivierkilometer 865 op de Boven-Rijn van het project Oevergeul Boven-Rijn overgenomen.

Oplossing

Er 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 m en het verlagen van vijf gestrekte oevers (ongeveer 16 hectare) met 1,5 tot 2 m.

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
2020: projectbeslissing
2023: openstelling

Politiek/bestuurlijk

In 2018 is de voorkeursbeslissing genomen.

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.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Krib- en oeververlaging Pannerdensch Kanaal
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	18	2019
MIRT 2018	18	2023
MIRT 2019	19	2023
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2017	1	5%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie

	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							•
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2019: Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Reevesluis

Opgave

Reevesluis is onderdeel van IJsseldelta Fase 2. Het doel van het project is bijdragen aan het behalen van een waterstanddaling van minimaal 41 cm bij Zwolle (bij km 979 van de IJssel) om te voldoen aan de doelstelling van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier.

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 cm bij Zwolle behaald. Hierdoor wordt het gebied rondom Zwolle beschermd tegen overstroming in de toekomst en wordt voldaan aan de doelstelling van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier.

Planning

2017: partiële 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.

Financiën

Het taakstellende budget voor de Reevesluis bedraagt € 92,7 mln (€ 80,6 mln. uit het budget van de IJsseldelta fase 2 en € 12,1 mln uit het budget van Ruimte voor de Rivier IJsseldelta fase 1). Ook is € 2 mln gereserveerd voor duurzaamheid en energieneutraliteit van de sluis.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2019	94	2021
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2017	0	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **BZK**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing		•					
Planning	•						
Financiën					•	•	
Politiek/Bestuurlijk			•				•

Toelichting op de wijzigingen

2013: De voltooiing is drie jaar opgeschoven door gewijzigde economische omstandigheden. In de periode waarin het bedrijventerrein wordt getransformeerd naar een woonomgeving dient in voldoende mate sprake te zijn van een levendige en leefbare situatie. In 2013 is het voormalige fabriekspand van Honig middels het instrument Tijdelijk Anders Bestemmen (TAB) ingezet voor tijdelijke initiatieven (met name kunst en cultuur) voor de duur van maximaal acht jaar. In november 2013 is de stadsbrug De Oversteek geopend.
2014: Het aantal te realiseren woningen in Waalfront is naar beneden bijgesteld om zodoende meer grondgebonden woningen te kunnen bouwen. De realisatie van een nieuw museum over de Tweede Wereldoorlog in industrieel erfgoed De Vasim maakt als gebiedstrekker deel uit van de stedelijke ontwikkeling Waalfront.
2015: De uitvoering van gebied Handelskade is begonnen. Voltooiing is zes jaar opgeschoven doordat organisatie van gebiedsontwikkeling in de plaats is gekomen van de blauwdruk. Hiertoe heeft de minister van IenW in april 2014 een goedkeurende wijzigingsbeschikking afgegeven. Het museum gaat niet door; plannen voor een herdenkingsplek zijn in ontwikkeling.

Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)

Opgave

De hoogwaterproblematiek leidt tot de roep om meer ruimte voor de rivier; de bereikbaarheid vraagt om de aanleg van een nieuwe stadsbrug. De stadsbrug en de rivier vormen het middelpunt van de toekomstige stedelijke opgave. Onderdeel van de stedelijke opgave is de herstructurering van het westelijk deel van Nijmegen, met mogelijkheden voor een nieuw waterfront. De herstructureringsopgave is gericht op een impuls voor stedelijke ontwikkeling, meer ruimte voor bedrijven en vermindering van de milieudruk. In dit gebied speelt een integrale gebiedsopgave, zodat een goede stedenbouwkundige samenhang ontstaat.

Oplossing

Vanuit de wateropgave is het plan voor de dijkverlegging bij Lent vastgesteld (basismaatregel uit de planologische kernbeslissing Ruimte voor de Rivier, zie desbetreffende projectblad). Op 3 december 2015 is het project Dijkteruglegging Lent opgeleverd. Het is een van de mijlpalen van Ruimte voor de Rivier, met een enorme impact voor Nijmegen en omgeving. De stad is niet alleen veiliger geworden, maar is ook een prachtig recreatiegebied rijker op het nieuwe eiland Veur Lent. De dijk is zo'n 350 m landinwaarts gelegd. Er is een nevengeul gegraven, waardoor een eiland is ontstaan. Aan de noordoever van de Waal is een nieuwe kade aangelegd. Die is zo ontworpen – met een damwand erin – dat men altijd dicht bij het water kan komen, ongeacht hoe hoog of laag de rivier staat.

Aan de zuidzijde van de Waal is transformatie en herstructurering voorzien van een circa 33 ha groot bedrijventerrein tot een gebied met circa 2.100 woningen en circa 20.000 m² schone bedrijvigheid.
Aan de noordzijde van de Waal worden in het kader van de Vinexopgave 12.000 woningen gerealiseerd met een centrumgebied op de noordelijke oever van de Waal. Tegenover de historische binnenstad wordt de capaciteit van de Waal verruimd. Daarbij ondergaat het rivierenlandschap een transformatie. Ook wordt de bestaande Waalkade opnieuw onder de loep genomen en werken verschillende partijen aan natuurontwikkeling in de uiterwaarden aan beide zijden van de rivier. De tweede stadsbrug Nijmegen is inmiddels gerealiseerd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Vanuit Nota Ruimte geeft project Waalfront Nijmegen een extra impuls aan de versterking van de economische concurrentiepositie en aan de kracht van de stad.

Planning

2009: start realisatie
Voltooiing van het totale plan was voorzien rond 2021; die is nu voorzien in 2027.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **BZK**
Fase **Realisatie**

2016: De woningbouw van gebied Koningsdaal wordt versneld doorgezet. De Handelskade was al bewoond, delen van Koningsdaal nu ook.
2017: De joint venture Ontwikkelingsbedrijf Waalfront stelt de actuele GREX 2017 vast. Deze laat een resultaatverbetering zien, hoewel het tekort nog aanzienlijk is. De provincie Gelderland zet een subsidiereservering van € 5 mln. om in een toekenning. De subsidie van € 4,5 mln. voor de verwerving van het slachthuis wordt naar verwachting voor € 2 mln. toegekend aan de gemeente Nijmegen ten behoeve van Waalfront. Met de provincie is het Bestuursakkoord stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen 2017-2026 gesloten. Onderzoek naar de herbestemming van het Nyma-kwartier, het gedeeltelijke behoud van het Honig-complex en de bestemming van de voormalige kolencentrale wordt gesubsidieerd.
2018: De gebieden Handelskade en Koningsdaal zijn naar verwachting in 2018 gerealiseerd en vrijwel volledig bewoond, met uitzondering van het deelgebied Fort (2021). In een gunstig scenario wordt een start gemaakt met de bouw in het gebied Dijk-Waterkwartier en komt de definitieve oplevering langzaam maar zeker in beeld.
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 de Honig.

Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)
(vervolg)

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, 4.000 m² commerciële ruimten (restaurants en bedrijfsruimten) en 550 gebouwde parkeerplaatsen een feit. De eerste woningen zijn in 2016 opgeleverd (appartementengebouw De Lunet).
Deelgebied Koningsdaal: hier is in 2015 gestart met de bouw van 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 verbindings¬ lijnen 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.

Financiën

Taakstellend: € 25 mln uit het budget voor Nota Ruimte. In het Provinciale Stad & Regiocontract 2012-2017 is de reservering van € 5 mln omgezet in een toekenning. Daarmee komt de verleende subsidie van de provincie over de totale projectperiode op dit moment uit op ruim € 22 mln.

Sterke regio's: Oost-Nederland

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **EZK**
Fase **Realisatie**

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

Toelichting op de wijzigingen

2014: *High Tech Factory:* op 16 mei 2013 is op de campus de productiefaciliteit met zo'n 5.000 m² aan cleanrooms, laboratoria en kantoorruimtes geopend. Hiermee beschikken bedrijven die actief zijn in micro- en nanotechnologie over hoogwaardige faciliteiten om opschaling in productievolume te realiseren.
CAT-AgroFood: er is geïnvesteerd in nieuwe faciliteiten, en apparatuur van Wageningen UR is ingebracht. Via een extern te benaderen database is inzichtelijk welke apparatuur beschikbaar is.
2016: *CAT-AgroFood:* het direct toegankelijk maken van onderzoeksfaciliteiten van Wageningen UR blijkt een belangrijke factor in het verbeteren van het vestigingsklimaat en een duidelijke stimulans voor interactie tussen onderzoekers van verschillende organisaties die vaak leidt tot samenwerking en innovatie. De projectperiode loopt door tot en met 2017 met een nieuwe beschikking per 1 mei 2015. De omvang van de rijksbijdrage is gelijk gebleven.

Opgave

Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

Oplossing

In vier toonaangevende Sterke Regio's is geïnvesteerd in ambitieuze projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Arnhem/Nijmegen-Twente).

Politiek/bestuurlijk

Met de geselecteerde regio's wordt bepaald welke fysieke of kennisinfrastructuur de regio ontbeert om de potentie waar te kunnen maken.

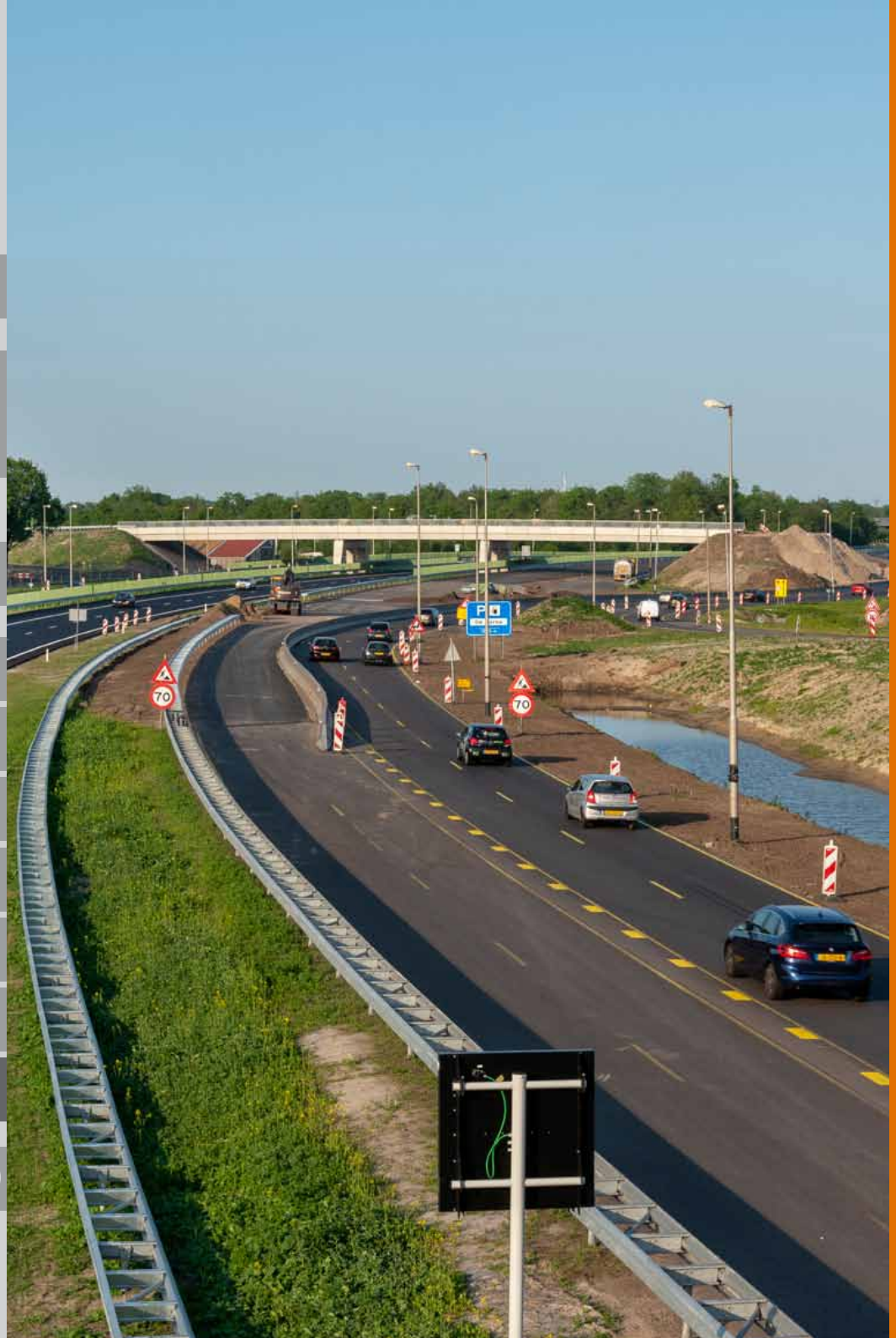
Uitvoering

In samenwerking met publieke en private partijen in de regio worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EZK en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk. Zowel High Tech Factory als CAT-AgroFood 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 Twente (€ 8 mln). In Twente zijn ruim 40 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.
- CAT-AgroFood Wageningen (€ 12 mln). Het bedrijfsleven in de voedingssector kan bij CAT-AgroFood geavanceerde apparatuur 'huren' voor onderzoek, zoals een MRI-scanner of een elektronenmicroscoop. *'Sharing research facilities'* is een belangrijke pijler van Wageningen Campus.



Noord-Nederland

Visie

Hoofdopgaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

Opgavenkaart

Projectenkaart

Infographic

Project- en programmabladen

Noord-Nederland

Noord-Nederland omvat de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe. Noord-Nederland is een gebied met een grote landschappelijke diversiteit en relatief veel ruimte.

Visie

De steden spelen in Noord-Nederland een belangrijke rol. Meer dan de helft van de ruim 1,7 miljoen inwoners in dit gebied woont en werkt in 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 belangrijkste transportassen zijn de A6/A7, de A28/A37, de spoordriehoek Zwolle-Groningen-Leeuwarden, de spoorlijn Zwolle-Emmen, de spoorlijn Groningen-Bremen, de vaarweg Lemmer-Delfzijl en de zeeverbinding Eemshaven-Noordzee. De focus ligt op het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem tussen de stedelijke regio's en economische kernzones in (Noord-)Nederland en de (inter)nationale kerngebieden in Noordoost-Europa.

Hoofdopgaven

De omslag maken naar een duurzame energievoorziening

De afname van de beschikbaarheid van fossiele brand- en grondstoffen vraagt om meer zelfvoorzienendheid, duurzame energieopwekking en hergebruik van (rest)producten en grondstoffen. Hiervoor zijn een energietransitie en een transitie naar een circulaire economie noodzakelijk. 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 energie- en klimaatstrategieën (REKS) maken. Deze REKS'en gaan een belangrijke rol vervullen om de opgave voor duurzame elektriciteit over het land te verdelen. Uitgangspunt hierbij is dat potenties voor wind op zee optimaal worden benut.

Dankzij een strategische ligging op een Europees knooppunt van gas- en elektriciteitsinfrastructuur, 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 te maken met een verdere

Noord-Nederland

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. Rijk en regio werken samen aan een Agenda IJsselmeergebied 2050. Hiermee geven ze gezamenlijk invulling aan een aantal samenhangende opgaven voor het 'blauwe hart' van Nederland: klimaatadaptatie, verbetering van natuur- en waterkwaliteit, energietransitie, metropoolontwikkeling en verdere verbinding met economische potenties.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Energyport

Energyport (Noord-)Nederland is het energieknooppunt van Noordwest-Europa. Dankzij de aanwezige energie-infrastructuur, de kennispositie en de ruimtelijke kenmerken kan Noord-Nederland deze rol vervullen. Een groot aantal kabels en (buis)leidingen van elektriciteit, gas, telecom en data landt aan in de Eemshaven en vertakt zich naar de rest van Nederland en Europa. De Eemshaven heeft een rol als logistiek knooppunt voor offshore windenergie. Energyport is goed op weg om samen met Niedersachsen het kenniscentrum voor energievoorziening en -transitie te vormen (European Region of Excellence in Energy). De ligging aan zee, de geologie en de aanwezige ruimte bieden (experimenteer)mogelijkheden voor energie-innovatie. Het rijk draagt bij aan het versterken van Energyport door onder andere het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk.

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). Op basis van het bestuursakkoord 'Vertrouwen in herstel en herstel van vertrouwen' (17 januari 2014) zijn al veel acties in gang gezet, onder andere ter verbetering van de leefbaarheid. De bijzondere problematiek in het gebied, waarbij veiligheid en andere publieke belangen in het geding zijn en waarbij veel publieke en private partijen betrokken zijn, vraagt om een specifieke en integrale aanpak. Daarom is in aanvulling op het bestuursakkoord van 9 februari 2015 gekozen voor publieke regie door een Nationaal Coördinator Groningen(NCG), Hans Alders. De NCG geeft vorm en inhoud aan de uitvoering van het Programma Aardbevingsbestendig en Kansrijk Groningen 2017-2021. Het betreft een meerjarig programma dat alle maatregelen en voorzieningen bevat om de opgaven in Groningen aan te pakken. Het aanpakken van de veiligheid in het gebied biedt kansen om de leefbaarheid, de economie en de duurzaamheid van het gebied te vergroten. Aanvullend heeft het nieuwe kabinet in het regeerkakkoord van het kabinet-Rutte III uit oktober 2017 aangegeven de gaswinning te verminderen en is een Regiofonds voor een nieuw perspectief op economische versterking en leefbaarheid van Groningen toegezegd. In maart 2018 heeft het kabinet besloten om de gaswinning uiterlijk per oktober 2022 terug te brengen naar 12 miljard Nm3 en in de jaren richting 2030 af te bouwen tot nul.

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

Noord-Nederland

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 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.

Leeuwarden

Dit stedelijk netwerk huisvest circa 330.000 inwoners. Met de huidige woon-werkrelaties worden de onderlinge verbanden tussen de steden steeds belangrijker. Door de hiermee gepaard gaande verkeer- en vervoerstromen goed te organiseren en de verstedelijking te concentreren in de stedenring, blijft het platteland van Fryslân ruim en open. Hierdoor worden de kernkwaliteiten van dit gebied gewaarborgd en kan het zijn functie voor landbouw, natuur en (water)recreatie en duurzame energieopwekking behouden.

Binnen dit stedelijk netwerk is Leeuwarden Nieuw Stroomland de belangrijkste gebiedsontwikkeling. Nieuw Stroomland is een duurzame gebiedsontwikkeling waarin de ontwikkeling van wonen, werken en recreëren in een innovatieve omgeving plaatsvindt, met behoud van herkenbaarheid van het oude karakteristieke landschap. Belangrijke opgaven voor de komende jaren zijn onder andere de versterking van het universitair klimaat en de positie van het hoger onderwijs, de voorgenomen grootschalige gebiedsontwikkeling rond het WTC en de ontwikkeling van de Energiecampus en energietransitie/CO_2-reductie.

Leeuwarden is Europese Culturele Hoofdstad 2018. In dit kader wordt een veelheid aan evenementen georganiseerd en projecten ontwikkeld met de bedoeling om door te werken tot lang na 2018, in Leeuwarden, in de provincie Fryslân en in Noord-Nederland als geheel. De drie urgenties (werk, participatie en onderwijs) achter de kandidatuur van Leeuwarden als Culturele Hoofdstad zijn daarbij leidend.

Emmen

Dit stedelijk netwerk telt bijna 325.000 inwoners. Bevolking en werkgelegenheid zijn geconcentreerd in en om Emmen, Coevorden en Hoogeveen. Het beleid is primair gericht op versterking van de economische structuur door meer inzet op kansrijke sectoren als chemie/biobased economy, logistiek en energie, een goede bereikbaarheid, hoogwaardige achterlandverbindingen en versterking van de centrumfuncties van Emmen en Coevorden. Dit beleid heeft een krachtige impuls gekregen met het op 1 juli 2016 verschenen economisch programma 'Voor een sterke en innovatieve regio Vierkant voor Werk' van de commissie-Vollebregt-Alberda van Ekenstein. Het is een strategisch actieprogramma met zowel economische als 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. Voor de periode 2010-2018 worden ingrijpende maatregelen genomen vanwege een sterke afname van het aantal huishoudens. Deze ontwikkelingen zijn aanleiding geweest om voor de Eemsdelta een integrale ontwikkelingsvisie op te stellen.

Noorderruimte: Friese Meren, Lauwersmeer, Veenkoloniën

Het landelijke gebied in Noord-Nederland wordt ook wel aangeduid als de Noorderruimte. Dit gebied bestaat uit een groot aantal unieke natuur- en cultuurlandschappen waar kansen liggen voor duurzame landbouw, de energietransitie, toerisme en recreatie, kleinschalige bedrijvigheid en landelijk wonen.

De Noorderruimte heeft ook te maken met klimaatverandering, demografische veranderingen, nieuwe vormen van energiewinning en agrarische schaalvergroting. De ontwerpopgave is de aanpassing

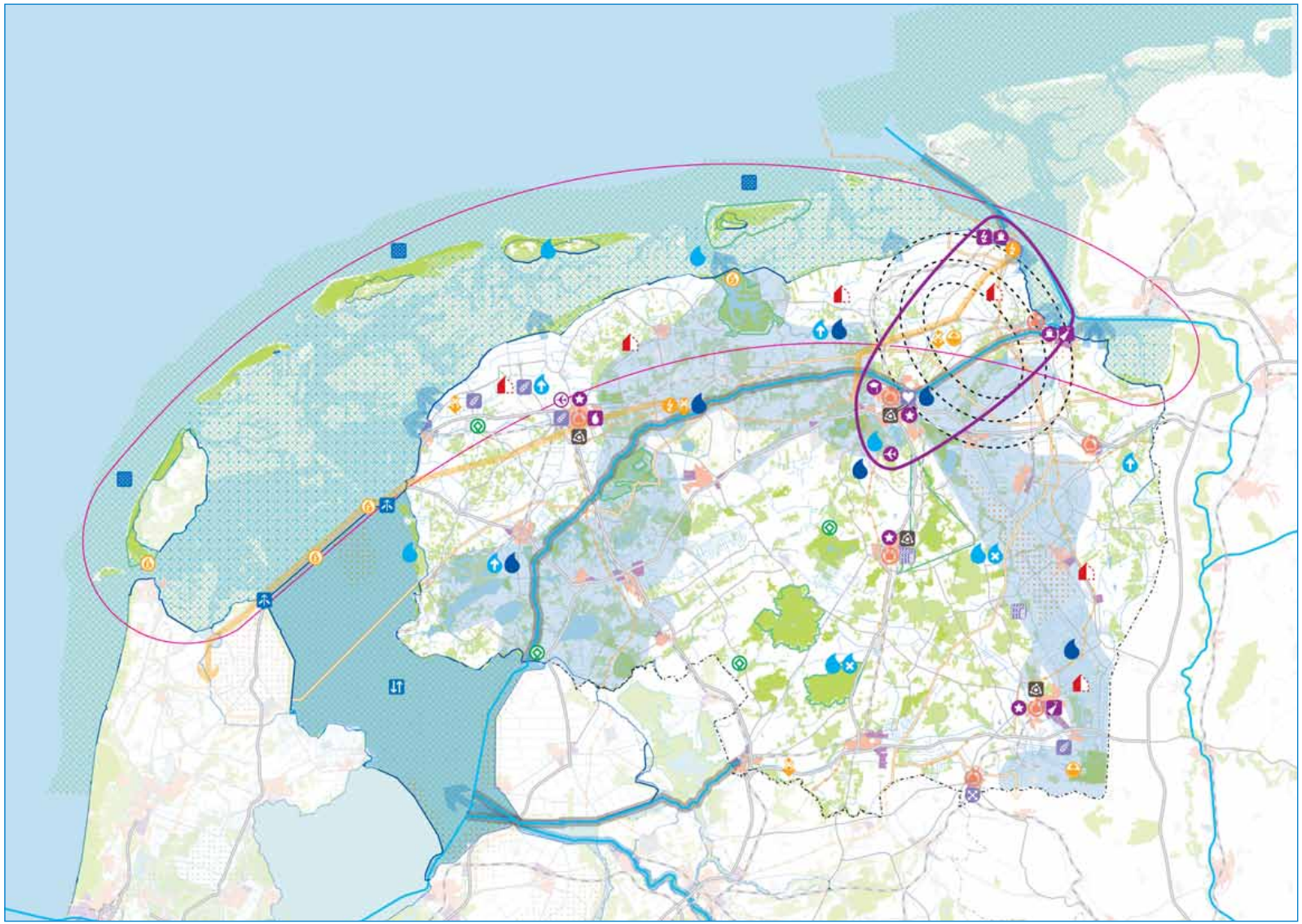
Noord-Nederland

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://www.leerplatformmirt.nl/mirt+in+de+regio/noord-nederland/1076735.aspx

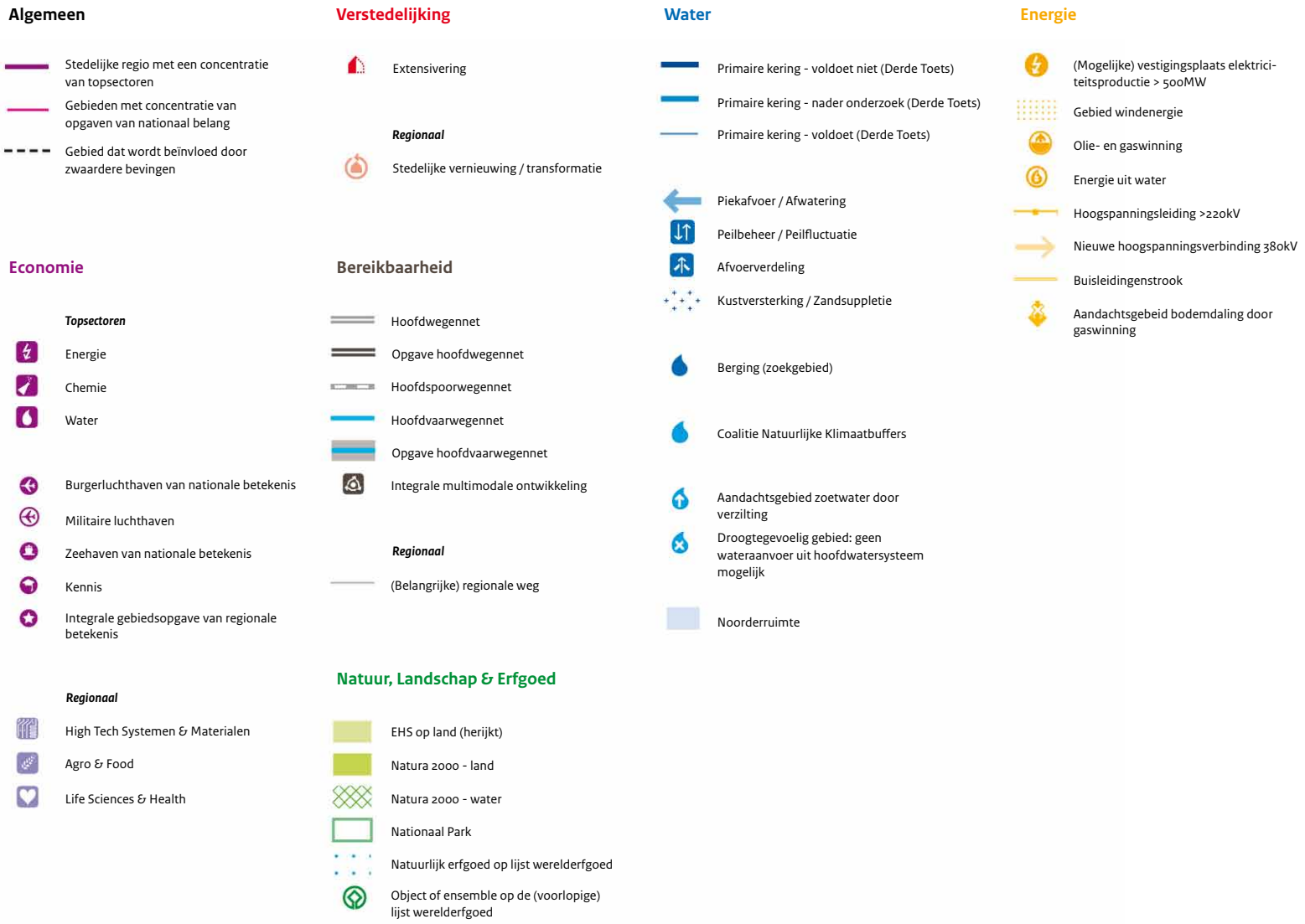
Noord-Nederland Opgavenkaart

< Ga naar legenda



Noord-Nederland Opgavenkaart

< Ga terug naar de kaart

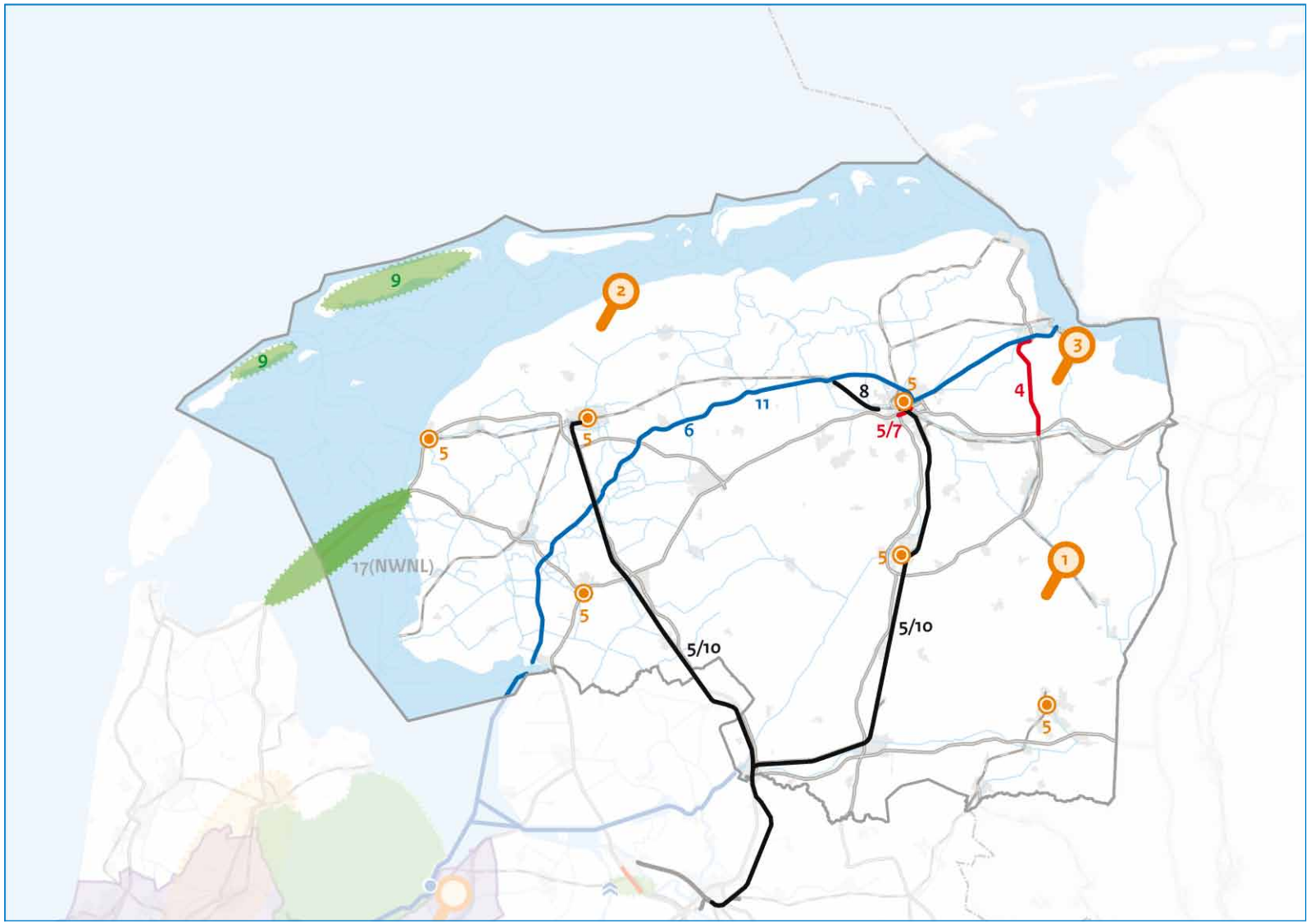


Noord-Nederland Projectenkaart

MIRT Onderzoek
1 Anders Benutten
2 Holwerd aan Zee
3 Meerjarig Adaptief Programma Eems-Dollard 2050

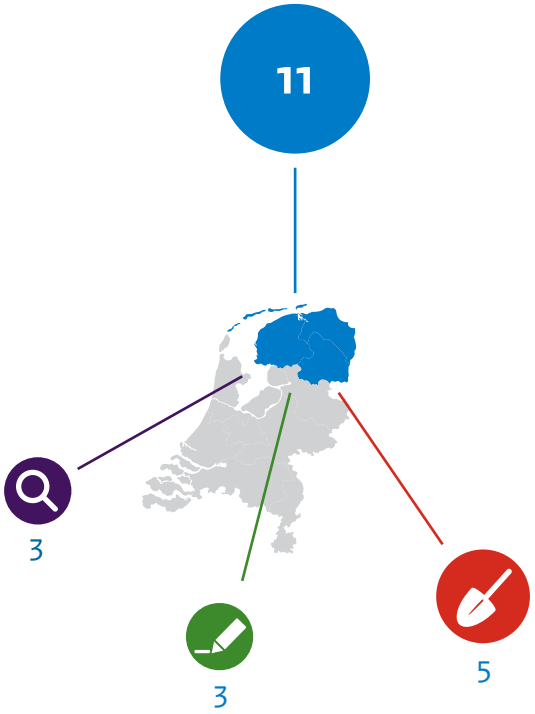
Planuitwerking
4 N33 Zuidbroek - Appingedam
5 Regiospecifiek pakket (RSP) Zuiderzeelijn
6 Vaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 2

Realisatie
7 A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
8 Groningen - Leeuwarden: partiële spooruitbreiding
9 Legger Vlieland en Terschelling
10 Sporendriehoek Noord-Nederland
11 Vaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 1



Noord-Nederland Infographic

Totaal aantal projecten



Hoofdwegen	Spoorwegen	Vaarwegen	Water	Overig
2	3	2	2	2
1 1	1 2	1 1	1 1	2

Onderzoek
Verkenning
Planuitwerking
Realisatie
Programma

Gebied **Noord-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Meerjarig adaptief programma Eems-Dollard 2050

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen			•				
MIRT fase					•	•	•
Opgave				•		•	•
Oplossing				•			
Planning				•	•	•	•
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk					•	•	•

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2017: Het MIRT Onderzoek is opgeleverd. Het Meerjarig adaptief programma Eems-Dollard 2050 is vastgesteld.
2018: Het meerjarig adaptief programma is in uitvoering. Deelprogramma's (vitale kust, nuttig toepassen van slib en hydromorfologische verbetering) worden opgepakt.
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 (o.a. buitendijks invangen van slib) zal in 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.

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 1 miljoen ton slib op een nuttige en economisch rendabele manier te verwerken. Ook ligt er een groot onderzoeks- en monitoringsprogramma klaar om na te gaan welke effecten deze maatregelen hebben op de ecologie en wat er nog meer mogelijk is om de ecologie te herstellen.

Eems-Dollard 2050 is de gezamenlijke ambitie van het rijk en de regio. Rijk en regio stellen gezamenlijk ruim € 60 mln beschikbaar voor de eerste uitvoeringsfase. Dit is inclusief subsidies uit bijvoorbeeld het Waddenfonds en het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). Ook het bedrijfsleven in en rond de Eemshaven draagt bij.

Planning

Het Meerjarig adaptief programma Eems-Dollard 2050 is op 5 juli 2016 vastgesteld. Het programma geeft een gedetailleerde invulling tot en met 2020 en biedt een doorkijk naar de periode tot 2050. Die lange periode is nodig om tot een ecologisch streefbeeld te komen van hoe de natuur er tegen die tijd uit moet zien. Gedurende die periode komt er meer kennis beschikbaar: leren door doen. Als het nodig is, wordt het programma onderweg bijgesteld.

Betrokken partijen

De provincie Groningen, de ministeries van EZK en IenW en het platform Economie en Ecologie in balans.

Gebied **Noord-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie

	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen				•	•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Vervolg Anders Benutten

Aanleiding en doel

Het doel van het MIRT Onderzoek is vast te stellen welke mogelijkheden er zijn om te zorgen dat de inwoners van de krimpgebieden gebruik kunnen blijven maken van de bovenlokale voorzieningen. Passend binnen het *living lab*-gedachtegoed is aan de hand van pilots en experimenten onderzocht welke oplossingen potentie bieden voor betaalbare, innovatieve en duurzaam inzetbare vormen van bereikbaarheid en beschikbaarheid van voorzieningen. Het MIRT Onderzoek heeft belangrijke inzichten opgeleverd. De belangrijkste conclusies zijn:

1. Dataplatforms en instrumenten als een mobiliteitscentrale zijn van groot belang in het vraagstuk waarbij wordt gedacht vanuit de reiziger en niet vanuit het vervoersaanbod.
2 Er zijn in beperkte mate knelpunten rondom wet- en regelgeving.
3. Er zijn knelpunten vanwege verkokering van budgetten en 'schotten' tussen regelingen.
4. De pilots bevestigen de urgentie tot (systeem)veranderingen in het ov en het bijzonder vervoer.

In het MIRT Onderzoek zijn de eerste stappen gezet naar het ontwikkelen van een Informatieplatform doelgroepenvervoer/openbaar vervoer. De eerste stap was een gezamenlijke aanbesteding van het doelgroepenvervoer en het kleinschalig ov door Publiek Vervoer Groningen Drenthe per 1 januari 2018. Daarmee verdwijnen concessiegrenzen en kunnen slimmere combinaties gemaakt worden met het Wmo-vervoer, leerlingenvervoer, vervoer in het kader van de Participatiewet en de Jeugdwet, de hubtaxi en lokale initiatieven zoals de buurtbus. Onderdeel van het gezamenlijke bestek is dat vervoerders verplicht zijn data aan te leveren volgens een vooraf geformuleerd format. Het doel is dat alle stakeholders dezelfde datataal gaan spreken, waardoor mogelijkheden ontstaan voor doorontwikkeling van bijvoorbeeld apps, mobiliteitsservice en planningstools waarbij de reiziger centraal staat, zodat de reiziger eenvoudig een reis kan plannen boeken en betalen. Het Dataplatform Publiek Vervoer is een van de zeven landelijk opschaalbare regionale pilots in het kader van Mobility as a Service (MaaS) om ervaring met MaaS op te doen.
De ambitie is om in het vervolg Anders Benutten een beperkt aantal pilots en experimenten te volgen en te begeleiden die kansrijke aanknopingspunten bieden en die kunnen leiden tot een geleidelijke transitie in mobiliteit en de beschikbaarheid van voorzieningen.

Planning

2015: start MIRT Onderzoek
2017: start website www.Andersbenutten.nl en besluitvorming afronden MIRT Onderzoek
2018: besluitvorming vervolg Anders Benutten

Betrokken partijen

De provincies Groningen, Fryslân en Drenthe en het ministerie van IenW zijn gezamenlijk opdrachtgever. Het onderzoek wordt namens het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) getrokken door de provincie Drenthe.

Gebied **Noord-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie

	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Holwerd aan Zee

Aanleiding en doel

In en om Holwerd lopen de bevolkingsaantallen terug en is de economische basis smal. Holwerd aan Zee is een burgerinitiatief om de economie en daarmee de leefbaarheid in de streek een positieve impuls te geven. Het is een plan om de oorspronkelijke relatie van het dorp Holwerd en de Waddenzee te herstellen. Het MIRT Onderzoek is gericht op de vraag of een combinatie van ingrepen kan leiden tot een betekenisvolle economische impuls voor Holwerd en daarmee voor Noordoost-Fryslân. Het onderzoek bouwt voort op de onderzoeken die de voorafgaand aan het MIRT Onderzoek zijn uitgevoerd.

De achterliggende opgave is het versterken van de leefbaarheid en de sociaaleconomische betekenis van Holwerd. De belangrijkste drager daarvoor is het versterken van de recreatieve betekenis van Holwerd.
De probleemanalyse richt zich op de volgende sporen: leefbaarheid, de sociaaleconomische betekenis en de recreatieve toeristische ontwikkeling. Daarnaast is onderzocht of er samenloop is met rijksbelangen in het gebied, zoals waterveiligheid en de vaarweg Holwerd-Ameland.

Uit het MIRT Onderzoek blijkt dat de aanleg van een spoelmeer als bijdrage aan het verminderen van de baggeropgave in de vaargeul, zonder aanvullende ingrepen als geleidedammen in de Waddenzee, niet effectief is. Met deze conclusie is het oorspronkelijke plan Holwerd aan Zee financieel niet haalbaar. Tegelijk blijft de ambitie van de Stichting Holwerd aan Zee staan en laat het MIRT Onderzoek ook zien dat er zeker kansen liggen om de leefbaarheid, de natuur en de waddenbeleving te versterken door weer een verbinding te leggen tussen Holwerd en de Waddenzee.

Op basis van de resultaten van het MIRT Onderzoek brengt de provincie nu de verschillende (opschaalbare) varianten in beeld. Bij de uitwerking van het alternatief wordt gewerkt vanuit no-regret-varianten, die in een vervolgfase verder kunnen worden opgeschaald: een meerjarig adaptief programma.

Planning

2016: start MIRT Onderzoek
2017: besluitvorming MIRT Onderzoek
2018: besluitvorming vervolg

Betrokken partijen

Het onderzoek wordt getrokken door de provincie Fryslân. De stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de Stichting Holwerd aan Zee, de provincie Fryslân, gemeente Dongeradeel en het Wetterskip Fryslân. De ministeries van EZK en IenW/Rijkswaterstaat zijn betrokken bij die onderdelen waarbij sprake is van samenloop/ meekoppelkansen met rijksbelangen.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning						•	•
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: Omdat de aanbesteding van de planuitwerking is vertraagd, wordt ook het Tracébesluit later vastgesteld.
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 voor de m.e.r. Het later vaststellen van het Tracébesluit werkt door in de mijlpalen start realisatie en openstelling.

N33 Zuidbroek - Appingedam

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: Ontwerp-Tracébesluit
2019: Tracébesluit
2021: start realisatie
2021-2023: openstelling

Politiek/bestuurlijk
In februari 2015 is de bestuursovereenkomst tussen rijk en regio getekend. Vervolgens is in augustus 2015 de startbeslissing genomen.

Begin 2016 is de notitie over reikwijdte en detailniveau gepubliceerd en besproken met het bestuurlijk duo in de regio. De ingediende zienswijzen zijn verwerkt in een nota van antwoord en gecommuniceerd met de betrokken indieners.

Financiën
Taakstellend budget: € 99 mln (inclusief bijdrage van de regio € 88 mln). Artikel IF 12.03.02.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	96	2021-2023
MIRT 2018	97	2021-2023
MIRT 2019	99	2021-2023
verschil	3	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

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

Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën				•	•	•	•
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

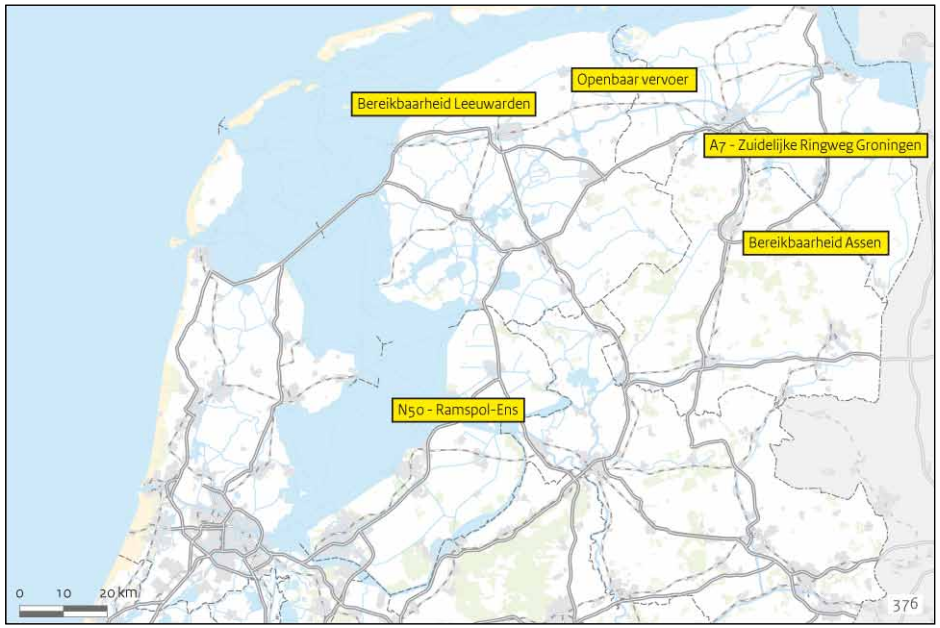
2016: Delen van het taakstellende budget zijn in het Provinciefonds en het Gemeentefonds gestort. Daarnaast is als uitvloeisel van het Convenant Verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek € 14 mln overgeboekt naar IF 12.
2017: Delenvan het taakstellende budget zijn in het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds gestort. € 37,4 mln is overgeboekt naar IF 13.03.01 in verband met een aanvullende planstudieopdracht en het afgeven van de realisatiebeschikking voor het project Groningen-Leeuwarden partiële spooruitbreiding. Dit project wordt vanaf het MIRT 2017 op een separaat projectblad beschreven (Groningen-Leeuwarden: partiële spooruitbreiding).
2018: Delen van het taakstellende budget zijn in het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds gestort.
2019: Delen van het taakstellende budget zijn in het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds gestort.

Opgave

De doelen van het project Zuiderzeelijn (ZZL) waren onder meer 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 **Planuitwerking**

Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn
(vervolg)

Financiën

Rijksbijdrage: € 663 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.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	1.249	Divers
MIRT 2014	1.213	Divers
MIRT 2015	1.114	Divers
MIRT 2016	1.049	Divers
MIRT 2017	930	Divers
MIRT 2018	706	Divers
MIRT 2019	663	Divers
verschil	586	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	29	

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

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							•
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning		•	•	•	•		
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk	•						

Toelichting op de wijzigingen

2013: In 2012 is het realisatiebesluit genomen voor brug Burgum en is dit project toegevoegd aan fase 1.
2014: De uitvoeringsplanning van de resterende deelprojecten is aangepast na faseovergang brug Burgum.
2015: De planuitwerking voor de bruggen Kootstertille en Schuilenburg is vertraagd tot eind 2014 en voor de Paddepoelsterbrug en Gerrit Krol autobrug tot medio 2015. De reden hiervoor is dat er nadere afstemming met de provincie en de gemeente nodig is.
2016: De planuitwerking voor de bruggen Kootstertille, Schuilenburg en Paddepoelsterbrug is binnen de looptijd van de beschikkingen eind 2014 afgerond. De planuitwerking voor de Gerrit Krol autobrug is medio 2015 gereed.
2017: Vanwege een bijdrage aan rijksbrede taakstellingen en het beheersbaar houden van de kasproblematiek is aanpassing van de kasreeks nodig, waardoor de openstelling is vertraagd.
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.

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

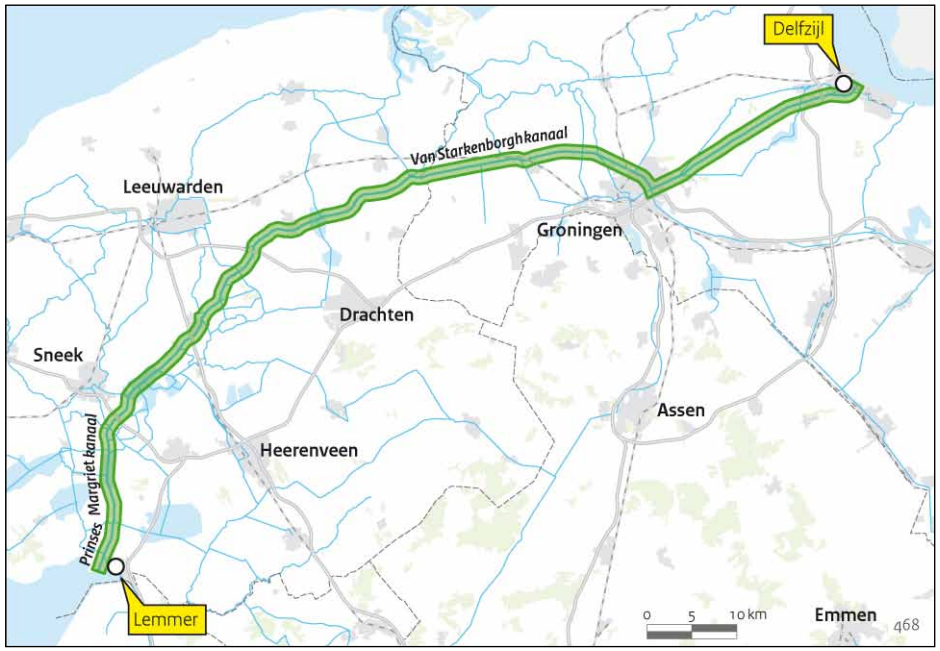
Opgave
Noord-Nederland is onvoldoende bereikbaar voor vierlaagscontainervaart. Daarom moeten de knelpunten in dit gebied worden opgelost.

Oplossing
In het lopende realisatieproject vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1 worden de belangrijkste knelpunten op deze vaarweg in de periode tot en met 2017 aangepakt. In fase 2 worden de resterende knelpunten verder onderzocht. Het gaat dan om de vervanging en opwaardering van een aantal bruggen: de Paddepoelster-brug, de Gerrit Krol autobrug, brug Schuilenburg en brug Kootstertille.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Het oplossen van de knelpunten draagt bij aan het realiseren van een efficiënt, veilig en vlotte doorvaart van de scheepvaart.

Planning
2017: projectbeslissing
2019: start realisatie
2023-2025: openstelling

Politiek/bestuurlijk
In het verleden zijn overeenkomsten met de provincies Groningen en Fryslân gesloten over onderhoud en verbetering van deze vaarweg. De afspraken uit het bestuurlijk overleg tussen het kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland over deze verbeteringen zijn vastgelegd in 1998 (Langmanafspraken). In 2011 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu met beide provincies een akkoord bereikt over een nieuwe beheersituatie van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Sinds januari 2014 wordt het beheer door Rijkswaterstaat uitgevoerd. De planuitwerking voor fase 2 wordt voorlopig echter nog voortgezet door de provincies. Voor de projecten Spoorbrug Zuidhorn en brug Burgum zijn inmiddels realisatiebesluiten genomen. Deze projecten zijn aan de realisatieprojecten van fase 1 toegevoegd.



Financiën
Het taakstellend budget voor dit project is € 102 mln. Artikel IF 15.03.02.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2014	102	2023
MIRT 2015	102	2023
MIRT 2016	102	2023
MIRT 2017	102	2023-2025
MIRT 2018	102	2023-2025
MIRT 2019	102	2023-2025
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase				●			
Opgave							
Oplossing							●
Planning		●					●
Financiën		●	●		●	●	
Politiek/Bestuurlijk							

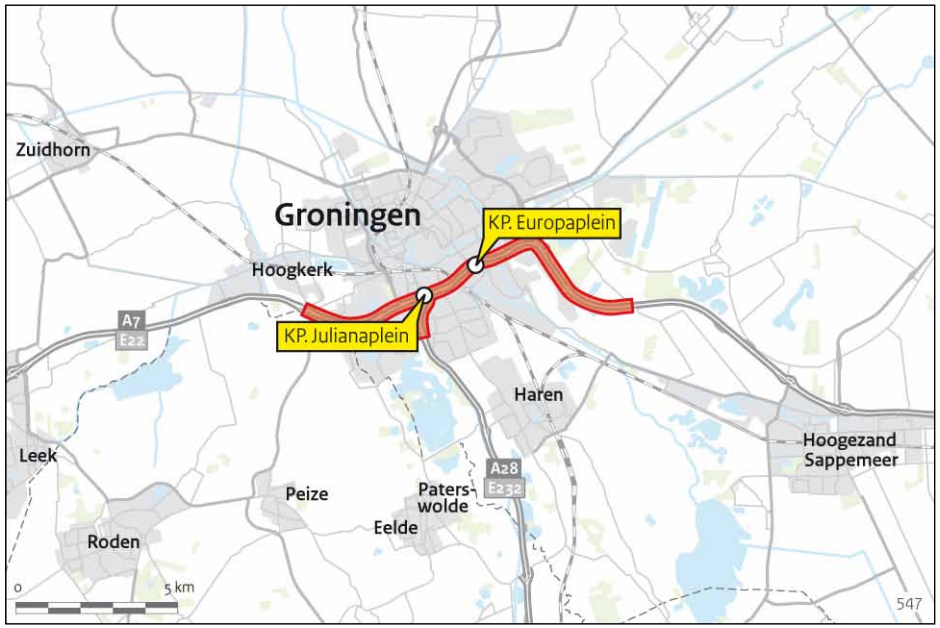
Toelichting op de wijzigingen

2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullende Regeerakkoord van 2012 en herstel geluidsregister (i.h.k.v. SWUNG) hebben tot gevolg gehad dat de planning is herijkt.
2015: Het taakstellend budget is opgehoogd met interne en externe kosten voor de voorbereiding van de realisatie en de realisatie.
2016: Het project is overgegaan naar de realisatiefase. De aanbesteding is gestart in 2015, de schop in de grond wordt in 2016 verwacht.
2017: Boven op het taakstellend budget heeft de gemeente Groningen een aanvullende en kostendekkende bijdrage toegezegd (€ 3,5 mln) voor de busbaan bij Hoogkerk.
2018: Budget opgehoogd vanuit middelen voor beheer en onderhoud.
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.

A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

Opgave
De bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen staan onder druk. De belangrijkste oorzaak hiervan is de verkeersdrukte op de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) met de gelijkvloerse kruising van de A7 met de A28 op het door verkeerslichten geregelde Julianaplein.

Oplossing
De oplossing ligt in een capaciteitsvergroting op het bestaande tracé tussen Hoogkerk en de aansluiting Westerbroek op de A7 ten oosten van Groningen met onder meer een verdiepte ligging met overkluizingen. Het Julianaplein wordt ongelijkvloers voor de verbindingen A7 en A28. De aanpak zorgt voor een bereikbare stad en regio, met een goede doorstroming op de A7/N7 en een verbetering van de verkeersveiligheid.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Het project draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid, 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
2021-2023: openstelling

Politiek/bestuurlijk
Het bestuurlijk voorkeursalternatief is vastgelegd in een getekende bestuursovereenkomst tussen het rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen (november 2009). In december 2009 is de aanvangsbeslissing genomen. In het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van voorjaar 2010 is voorts een aantal aanvullende financiële afspraken gemaakt. In 2012 is de scope verder geconcretiseerd. Het Ontwerp-Tracébesluit is in 2013 genomen. Op basis van onder andere de ingediende zienswijzen is het ontwerp voor het Tracébesluit geoptimaliseerd. Het Tracébesluit is in september 2014 vastgesteld. De Raad van State heeft in september 2015 gevraagd het Tracébesluit aan te vullen. In februari 2016 is daarom het Wijzigingstracébesluit vastgesteld.

Uitvoering
Het project is medio 2016 gegund. 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)

Financiën

Taakstellend budget: € 689 mln.
Artikel IF 12.03.01.
In de uitvoering van het project wordt ook een aantal werkzaamheden voor externe opdrachtgevers meegenomen. De financiering van die kosten wordt apart geregeld.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	666	2019-2021
MIRT 2017	670	2019-2021
MIRT 2018	681	2019-2021
MIRT 2019	689	2021-2023
verschil	23	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	16	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	2	
2013	4	
2014	8	
2015	17	
2016	52	8%
2017	105	15%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noord-Nederland, Regionaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen					•		
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing							
Planning						•	
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk						•	

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT als afzonderlijk project vanuit het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn, RSP ZZL.
2018: Op verzoek van de regio draagt het ministerie van IenW het opdrachtgeverschap van het project over aan de provincies Groningen en Fryslân op het moment dat de projectbeslissing en het Tracébesluit worden vastgesteld. De planning van het project is aangepast aan vigerende projectplanning conform de voortgangsrapportage van tracéwetplichtige projecten.

Groningen – Leeuwarden Partiële Spooruitbreiding

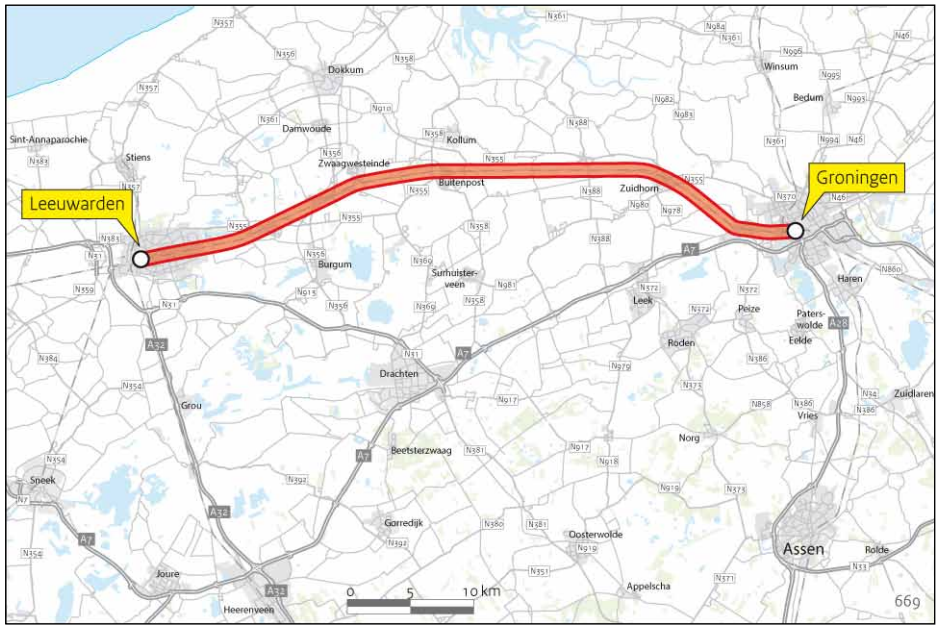
Opgave
Vanuit het Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL, zie ook projectblad Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn) hebben de regionale overheden besloten een extra sneltrein te realiseren tussen Groningen en Leeuwarden.

Oplossing
In opdracht van de provincies Fryslân en Groningen neemt ProRail infrastructurele maatregelen om de extra sneltrein te kunnen laten rijden. De maatregelen betreffen onder andere een spoorverdubbeling tussen Zuidhorn en Hoogkerk en de aanleg van een keerspoor bij Zuidhorn (8 km).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Het verbeteren deur-tot-deur reistijd, verbeteren van de betrouwbaarheid, verbeteren van het reisgemak.

Planning
2015: Uitvoeringsovereenkomst getekend
2016: Ontwerp-Tracébesluit
2017: Tracébesluit
2018: Start realisatie
2020: Oplevering

Politiek/bestuurlijk
In de tweede helft van 2017 is het Tracébesluit vastgesteld. Op dat moment is het formele opdrachtgeverschap van het project overgegaan van het rijk naar de regio.



Uitvoering
Het werk is gegund. De aansturing van het project is neergelegd bij de provincie Groningen en Fryslân.

Financiën
Taakstellend budget (deel Rijk): €49 mln.
Artikel IF 13.03.01.

Gebied **Noord-Nederland, Regionaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Groningen – Leeuwarden Partiële Spooruitbreiding
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	49	2018
MIRT 2018	49	2020
MIRT 2019	50	2020
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	2	
2013	5	
2014	10	
2015	12	
2016	18	37%
2017	23	47%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen	•						
MIRT fase	•						
Opgave							
Oplossing							
Planning							
Financiën		•	•			•	•
Politiek/Bestuurlijk							

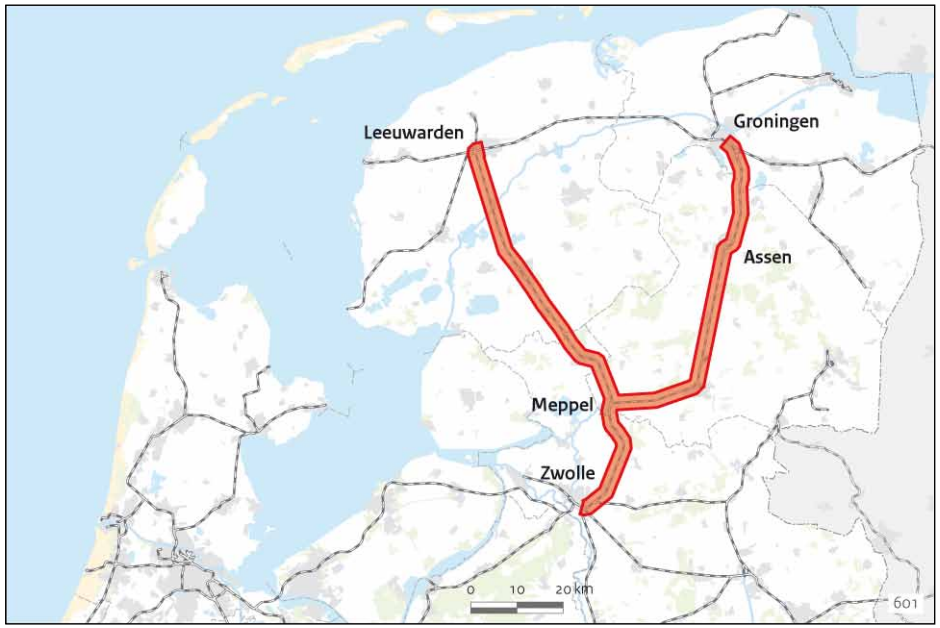
Toelichting op de wijzigingen

2013: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 3 mln. Het projectbudget is tevens opgehoogd met € 19 mln door een andere verdeling van de gerealiseerde uitgaven voor de deelprojecten behorende tot Zwolle Spoort. Zie voor toelichting het projectblad Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten.
2015: Bij Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget opgehoogd met € 10,4 mln vanuit Aslastencluster III. Daarnaast is € 70 mln overgeboekt als dekking van het nieuw opgenomen project Zwolle-Herfte.
2018: De sanering van de vervuilde grond op en rond het station Groningen is onderdeel van het project Groningen Spoorzone (onderdeel Sporendriehoek Noord Nederland). Het ministerie van 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

Sporendriehoek Noord-Nederland

Opgave

Volgens de motie-Koopmans (TK 27658, nr. 41) is de regering verzocht € 160 mln (prijspeil 2008) te reserveren voor de sporendriehoek in Noord-Nederland, binnen het pakket van € 4.500 mln voor de periode tot 2020 dat voor de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) Spoor is aangekondigd. Daarbij wordt gedacht aan maatregelen om intensivering van de treindienst mogelijk te maken, zoals de aansluiting bij Herfte, en aan kosteneffectieve maatregelen om de rijtijden van en naar de Randstad te verkorten.



Oplossing

Een aantal maatregelen zijn uitgevoerd of worden momenteel uitgevoerd. Dat zijn:
- voorbereiding van een viersporige halte Groningen Europapark;
- vervanging van een overweg door een tunnel in Wolvega (Om den Noort);
- versnelling van de bedientijd van de beweegbare spoorbrug over het van Harinxmakanaal (HRMK);
- aanpassing 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).

De volgende maatregelen worden nu verder uitgewerkt ter voorbereiding op realisatie:
- aanpassing van boog Hoogeveen;
- viersporigheid van de Groningen-Groningen losplaats (onderdeel van Spoorzone Groningen);
- emplacement Zwolle en vrije kruising Herfte (bijdrage aan het nu apart benoemde MIRT-project Zwolle-Herfte).

De resterende gelden zijn gereserveerd voor diverse maatregelen tussen Zwolle en Meppel. Besluitvorming over dit budget is weliswaar voorbehouden aan de minister, maar in lijn met de motie-Cramer/Roefs (TK 27658, nr. 40) is het aan de regio om aan de hand van de gekozen dienstregeling hierin te prioriteren of voor aanvullende financiering te zorgen. ProRail en het ministerie van 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.

Planning

Vanaf 2010: start realisatie
Oplevering van de maatregelen: divers.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

programmabudget vanuit de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).
2019: Er is € 2,3 miljoen 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 projectbudget Zwolle-Herfte. Een deel van de maatregelen, zoals Spoorboog Hoogeveen en Spoorzone Groningen, loopt na 2020 door. Het MIRT-blad is hierop aangepast.

Sporendriehoek Noord-Nederland
(vervolg)

Politiek/bestuurlijk
Convenanten: de middelen zijn onderdeel van het convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn van juni 2008. Zie voor meer info over dit onderwerp het projectblad Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn.

Uitvoering
Aanpassingen aan het spoor worden uitgevoerd door ProRail (spoorplan Noord – Nederland). Een deel van het programma is uitgevoerd.

Financiën
Taakstellend budget: € 136 mln.
Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	172	Divers
MIRT 2014	194	2020
MIRT 2015	134	2020
MIRT 2016	135	2020
MIRT 2017	135	2020
MIRT 2018	140	2020
MIRT 2019	136	Divers
verschil	36	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	6	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	26	
2013	29	
2014	35	
2015	44	
2016	49	36%
2017	60	43%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase							
Opgave							
Oplossing		•					
Planning	•	•					•
Financiën							
Politiek/Bestuurlijk	•						

Toelichting op de wijzigingen

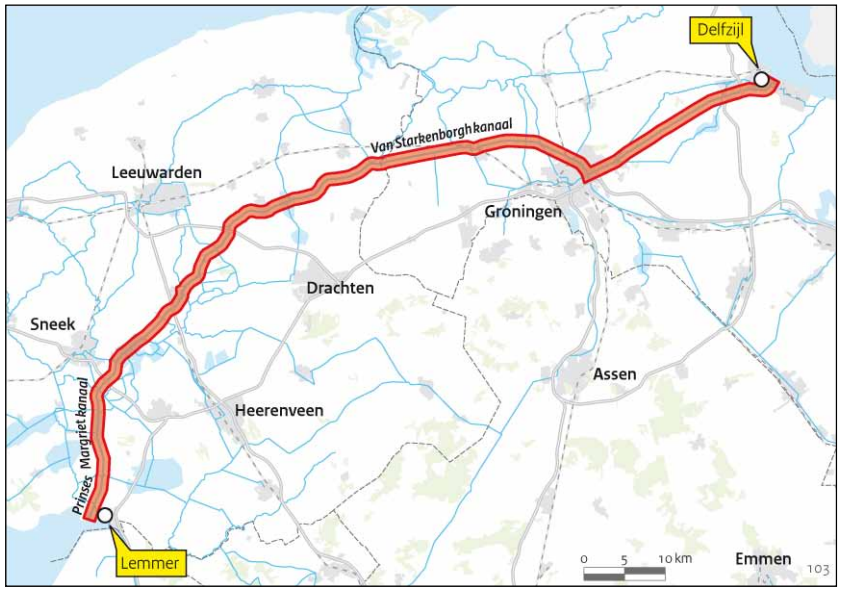
2013: Het jaar van oplevering is aangepast aan de planning van de bij de provincies in voorbereiding of uitvoering zijnde deelprojecten (bruggen Zuidhorn, Aduard, Dorkwerd en Noordzeebrug, spoorbrug Zuidhorn en verruiming Van Starkenborgh Kanaal). In 2012 is het realisatiebesluit genomen voor brug Burgum.
2014: Het deelproject brug Burgum is aan fase 1 toegevoegd. In de planning is het jaar van oplevering hieraan aangepast.
2019: Oplevering is aangepast aan de planning van de brug Aduard, die bij de provincie Groningen in uitvoering is. Voor de nieuwe brug is verlegging van de weg nodig. Na grondverwerving door de provincie bleek het terrein verontreinigd. De noodzakelijke sanering zorgt voor een vertraging, waardoor de oude brug nog niet kan worden verwijderd. Openstelling vindt plaats in 2019.

Opgave

De bereikbaarheid van Noord-Nederland voor schepen van klasse Va en vierlaags containervaart is onvoldoende.

Oplossing

Het eerste deel van de verbetering van het vaarwegprofiel en de verbetering van de brug bij Lemmer en de spoorbrug in de lijn Groningen-Sauwerd zijn in 2002 opgeleverd. De verbeteringen zijn vooral de nieuwe maatregelen (tweede deel) die volgen uit de planuitwerking die in 2004 is afgerond: het verbreden en verdiepen van het Van Starkenborghkanaal en het Prinses Margriet-kanaal tot vaarwegklasse Va, en het voor vierlaags containervaart geschikt maken van de wegbruggen bij Stroobos, Eibersburen, Zuidhorn, Aduard en Dorkwerd en de spoorbrug Zuidhorn, de brug Burgum en de Noordzeebrug te Groningen.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het oplossen van de knelpunten draagt bij aan het realiseren van een efficiënte, veilige en vlotte doorvaart van de scheepvaart.

Planning

2002: start tweede deel
2019: openstelling (brug Aduard)

Politiek/bestuurlijk

In het verleden zijn overeenkomsten met de provincies Fryslân en Groningen gesloten over onderhoud en verbetering van deze vaarweg. De afspraken uit het bestuurlijk overleg tussen het kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland over deze verbeteringen zijn in 1998 vastgelegd in de Langman-afspraken. In 2011 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu met beide provincies een akkoord bereikt over een nieuwe beheersituatie van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Sinds 1 januari 2014 voert Rijkswaterstaat het beheer van deze hoofdvaarweg uit. De regio financiert regionale meekoppelkansen zelf.

Financiën

Taakstellend budget: € 284 mln.
Artikel IF 15.03.01. Daarnaast is er een bijdrage van derden van € 39 mln (provincies Fryslân en Groningen).

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	279	2015
MIRT 2014	282	2017
MIRT 2015	283	2017
MIRT 2016	284	2017
MIRT 2017	284	2017
MIRT 2018	284	2017
MIRT 2019	284	2019

verschil	5
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	5

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	158	
2013	184	
2014	218	
2015	251	
2016	253	89%
2017	277	97%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Algemeen							
MIRT fase		•				•	
Opgave							
Oplossing							
Planning			•	•	•	•	
Financiën						•	
Politiek/Bestuurlijk							

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.
2015: De datum van het geplande projectbesluit is verschoven van eind 2014 naar voorjaar 2015.
2016: Het projectbesluit is voorzien in najaar 2015.
2017: Als gevolg van de complexiteit van technische berekeningen die nodig zijn voor de gebieden met een brede kering (waarbij de primaire kering landinwaarts ligt) en de zorgvuldige communicatie hierover met de omgeving, is de projectbeslissing voorzien in het najaar van 2016.
2018: Het project is overgegaan in de realisatiefase. Als gevolg van de natuurbescherming en het stormseizoen is er sprake van een korte periode waarin de uitvoering kan plaatsvinden. Afronding van de werkzaamheden op Vlieland is nu voorzien eind 2018 en op Terschelling eind 2019. Het taakstellend budget is gewijzigd na een herijking van de raming.

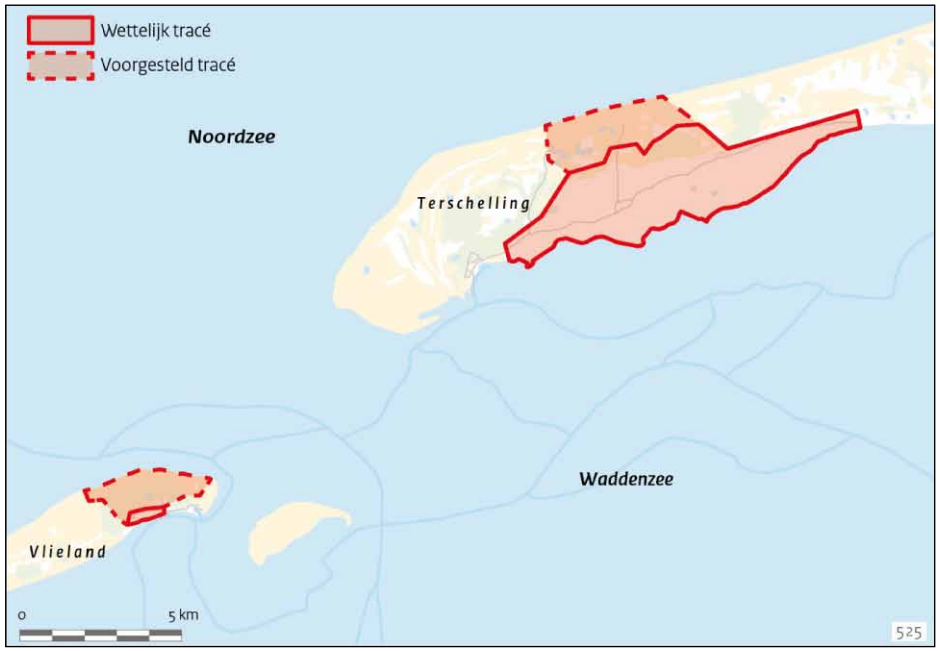
Legger Vlieland en Terschelling

Opgave

Op Vlieland ligt een deel van de bebouwing buitendijks, waaronder de uitbreiding van Oost-Vlieland uit de jaren 70 van de vorige eeuw. Door het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat is toegezegd deze woonwijk binnendijks te brengen door de primaire waterkering te verleggen. In het Spelregelkader Natte Infrastructuurprojecten (SNIP) was sprake van een opdracht tot uitwerking van één tracé in een planuitwerking. Bij de gemeente en de provincie Fryslân leefde echter de wens om nog meer bebouwing binnendijks te brengen en daarvoor ook andere tracés te onderzoeken. Ook de gemeente Terschelling had een voorkeur voor een ruimere ligging van de primaire waterkering.

Oplossing

Om aan de wens van provincie en gemeenten tegemoet te komen, heeft Rijkswaterstaat samen met betrokken partijen de mogelijke oplossingen voor de ligging van de primaire waterkering verkend. In de zomer van 2012 zijn de bevindingen aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Op basis hiervan heeft de staatssecretaris in 2012 een besluit genomen over de voorkeursligging van de primaire keringen. In oktober 2012 heeft de staatssecretaris samen met de gemeenten Vlieland en Terschelling en de provincie Fryslân een intentieverklaring over de waterveiligheid op de eilanden gesloten. In 2013 is gestart met de planuitwerking. In samenspraak met de betrokken partijen zijn de voorkeurtracés in detail uitgewerkt. Op basis van de definitieve



ligging is de bijlage van de Waterwet aangepast en kan de realisatie starten.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan een adequate bescherming tegen overstromingen voor iedereen.

Planning

2012: voorkeursbeslissing
2016: projectbeslissing
2018-2019: oplevering

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert de realisatie uit. Betrokken zijn partijen zijn de gemeenten Vlieland en Terschelling, de provincie Fryslân, Staatsbosbeheer en Wetterskip Fryslân.

Financiën

Taakstellend budget € 1,5 mln.
Artikel DF 1.02.01.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

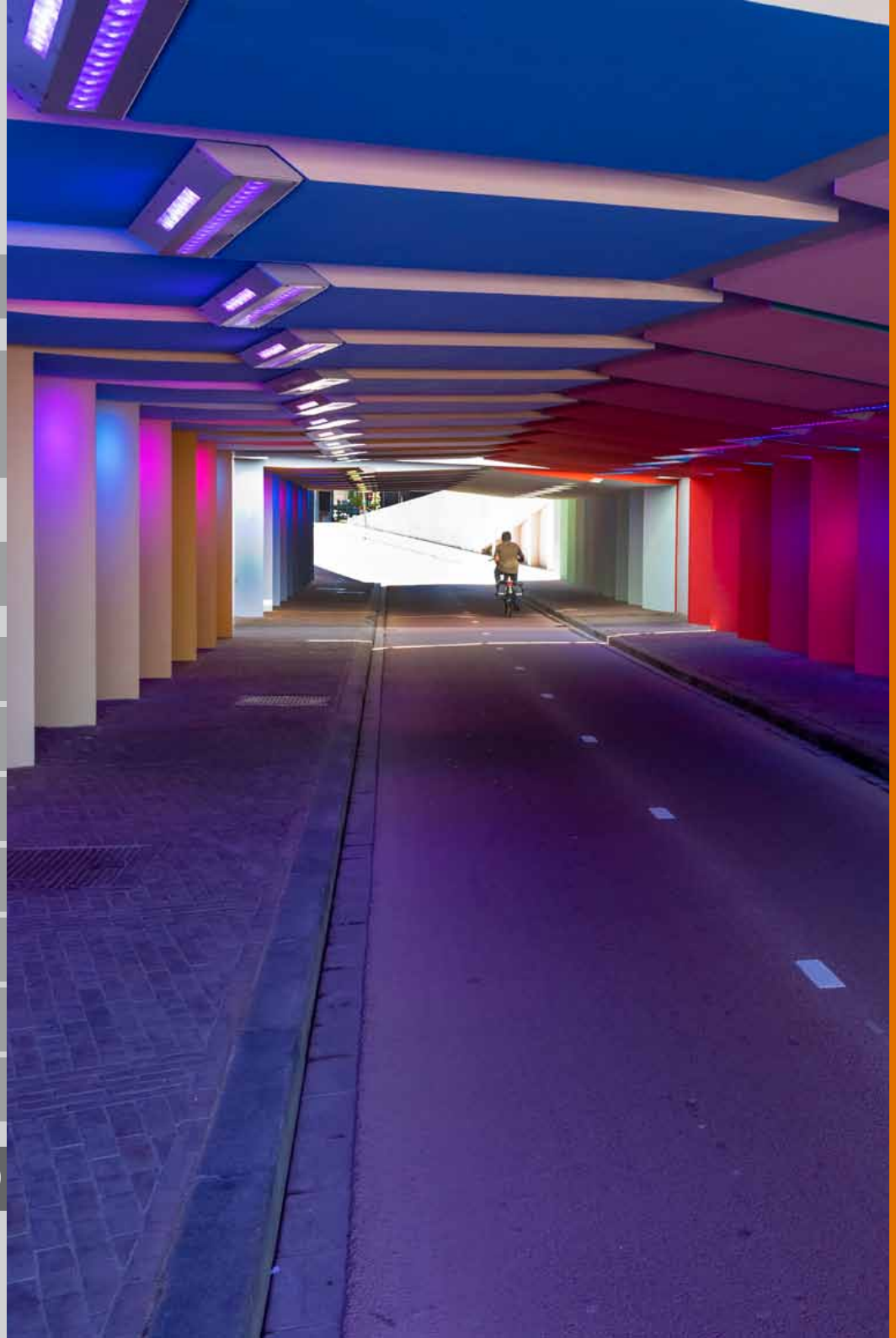
Legger Vlieland en Terschelling
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	3	2017
MIRT 2018	1,5	2018 -2019
MIRT 2019	1,5	2018-2019
verschil	1,5	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	0	0
2017	0	0

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2017 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2017 was gerealiseerd.



Financiën

Financiële uitwerking

Dekkingsbronnen

Reguliere begrotingsmiddelen

Bijdragen van derden

Inzet van de middelen

Doeluitkeringen

Overige Financiële Onderwerpen

Financiële uitwerking

Voor uitgaven in het ruimtelijk domein zijn diverse dekkingsbronnen. Al deze bronnen worden hierna toegelicht.

Dekkingsbronnen

Om te beginnen zijn er de reguliere begrotingsmiddelen, die gevoed worden door de belastingontvangsten. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar uit bijdragen van derden en de Europese Fondsen. Ook kunnen maatregelen worden genomen waarbij (extra) middelen worden gegenereerd. De diverse middelen worden op basis van politieke keuzes verdeeld over de diverse begrotingen.

Reguliere begrotingsmiddelen

Het grootste deel van de middelen voor de uitvoering van het MIRT komt uit algemene middelen. Het Infrastructuurfonds en het Deltafonds worden gevoed vanuit Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting. Meer informatie kunt u terugvinden bij 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 volledig door het rijk wordt bekostigd, betaalt het rijk in beginsel enkel de kosten van inpassingen die rechtstreeks voortvloeien uit de wettelijke eisen. Bekostiging door het rijk voor additionele inpassingmaatregelen kan aan de orde zijn indien een dergelijke aanvullende investering maatschappelijk rendabel is. Tevens moet er voldaan worden aan de beslismomenten zoals opgenomen in de Spelregels van het MIRT. Op de projectbladen is bij de relevante projecten aangegeven wat de bijdrage van decentrale overheden (en/of bedrijven) is of wordt.

Europese fondsen

Nederland doet in de periode 2014-2020 een beroep op de Connecting Europe Facility (CEF) van de Europese Unie (EU) met daarin middelen voor de cofinanciering van de realisatie van het Trans-European Transport Network (TEN-T). Dit programma heeft als doel binnen de EU tot een hoogwaardig, multimodaal en geïntegreerd vervoersnetwerk te komen, met het oog op de doelstellingen op het gebied van de Interne Markt, concurrentiekracht en duurzaamheid die volgen uit de EU 2020 Strategie. Als transportland heeft Nederland belang bij het TEN-T en CEF beleid van de Europese Commissie. De Nederlandse transportsector maakt gebruik van het Europese transportnetwerk waar CEF-middelen voor worden ingezet. In de TEN-T verordening worden bovendien technische eisen gesteld aan het netwerk en aan de gesubsidieerde projecten. Het netwerk wordt daardoor inter-operabel, veilig en duurzaam ontwikkeld.

Tol

Om de aanleg van de projecten Blankenburgverbinding en ViA15 mogelijk te maken is tolheffing noodzakelijk. Om de tolheffing juridisch mogelijk is de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 opgesteld en op 15 maart 2016 in werking getreden. De tolopbrengsten worden gerealiseerd na openstelling van de betreffende wegen. Voor de Blankenburgverbinding en de ViA15 is het uitgangspunt dat de projecten worden gerealiseerd door middel van publiek-private samenwerking (PPS). Dit betekent dat deze wegen als DBFM-contracten (Design, Build, Finance and Maintain) worden aanbesteed.

Financiële uitwerking

Inzet van de middelen

De beschikbare middelen worden ingezet voor rijksprojecten (aanleg, beheer en onderhoud), rijksprogramma's (bestaande uit diverse projecten met dezelfde doelstelling) en voor het verstrekken van (project)subsidies aan decentrale overheden en/of marktpartijen. Om een indruk te geven van de beschikbare rijksmiddelen is in de hierna volgende tabel een overzicht opgenomen van de relevante begrotingsreeksen van IenW en LNV. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting van 2019.

Artikel	Omschrijving	2018	2019	2020	2021	2022	2023
IenW (XII)							
13.03	Projecten BIRK	2.941	4.950	691	0	0	0
13.03	Nota Ruimte	0	4.850	379	971	0	0
13.04	Meerjarenprogramma Bodem	11.862	25.880	19.901	27.544	115.831	118.146
20.01	Uitvoering Geluidsanering	9.713	17.480	22.552	23.039	23.742	23.812
25.01	Bijdrage BDU	930.277	881.588	881.547	880.078	869.277	869.279
Totaal		954.793	934.748	925.070	931.632	1.008.850	1.011.237
IenW (A)							
12.01	Verkeersmanagement HWN	3.736	3.737	3.736	3.733	3.730	3.729
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging HWN	695.374	675.177	643.081	755.369	678.135	701.736
12.03	Aanleg HWN	997.618	1.466.966	1.167.849	1.031.609	1.068.518	1.447.044
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS HWN	672.417	371.112	470.583	416.348	500.715	379.519
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	575.584	582.646	588.325	577.114	546.203	543.224
12.07	Investeringsruimte HWN	0	0	0	0	0	0
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging Spoor	1.422.117	1.379.109	1.343.023	1.261.866	1.305.767	1.271.121
13.03	Aanleg Spoor	622.777	460.265	500.270	410.980	429.315	368.820
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS Spoor	159.173	160.024	164.262	165.090	167.459	169.095
13.07	Rente en aflossing Spoor	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990
13.08	Investeringsruimte Spoor	0	0	0	0	0	0
14.01	Grote regionale projecten	166.909	151.807	152.527	68.651	1.605	1.752
14.02	Regionale Mobiliteitsfondsen	0	0	0	0	0	0
14.03	RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	32.923	40.955	5.854	990	45.677	0
15.01	Verkeersmanagement HVWN	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging HVWN	349.606	363.039	376.367	329.346	336.183	317.654
15.03	Aanleg HVWN	274.866	364.110	328.451	266.279	144.980	75.576
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS HVWN	34.345	240.431	129.319	75.628	71.244	60.853
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	312.727	315.153	316.395	309.314	301.368	299.836
15.07	Investeringsruimte HVWN	0	0	0	0	0	0
17.02	Betuweroute	4.615	4.807	1.210	1.210	0	0
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid	1.674	2.188	6.435	6.475	0	0
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	23.267	17.475	969	255	255	255
17.07	ERTMS	169.594	217.960	150.340	308.829	306.566	275.428
17.08	ZuidasDok	123.987	187.941	265.302	231.290	148.609	79.026
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	203.908	261.697	143.486	386.491	422.570	417.026
18.01	Saldo afgesloten rekeningen	0	0	0	0	0	0
18.02	Beter Benutten	0	0	0	0	0	0
18.03	Intermodaal vervoer	0	0	0	0	0	0
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (UPR)	0	0	0	0	0	0

Financiële uitwerking

Artikel	Omschrijving	2018	2019	2020	2021	2022	2023
IenW (A) - vervolg							
18.06	Externe veiligheid	5.730	893	787	0	0	0
18.07	Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	12.380	0	0	0	0	0
18.11	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0
18.12	Nader toe te wijzen BenO en vervanging	0	0	0	0	0	0
18.13	Tol gefinancierde uitgaven	0	0	0	0	0	0
18.14	Minregel: rentevrijval	0	0	0	0	0	0
18.15	Ramingsbijstelling en kasschuif	0	0	0	0	0	0
18.16	Reservering Omgevingswet	0	0	0	0	0	0
18.17	Verkenningen Nieuwe Stijl	0	0	0	0	0	0
20.01	Verkenningen	2.000	4.000	7.900	36.304	50.000	211.026
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	10.000	30.000	30.000	30.000	0	0
20.03	Reserveringen	5.000	25.000	13.000	18.000	19.000	20.000
20.04	Generieke investeringsruimte	0	0	0	0	0	0
20.05	Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit	0	22.897	49.726	45.867	121.135	144.135
Totaal		6.900.972	7.368.034	6.877.842	6.755.683	6.687.679	6.805.500
IenW (J)							
1.01	Grote projecten waterveiligheid	343.164	229.909	205.094	224.906	88.333	8.480
1.02	Overige aanlegproj. Waterveiligheid	147.112	171.053	261.763	254.769	541.811	437.972
1.03	Studiekosten waterveiligheid	9.396	6.210	5.117	3.890	2.988	2.300
2.01	Aanleg waterkwantiteit	0	0	0	0	0	0
2.02	Overige invest. Zoetwatervoorziening	23.748	22.504	44.545	40.264	1.461	2.341
2.03	Studiekosten Zoetwatervoorziening	3.432	2.740	3.350	2.520	85	423
3.01	Watermanagement	7.219	7.191	7.191	7.191	7.191	7.191
3.02	Beheer en Onderhoud	184.299	172.797	120.495	130.131	130.915	153.333
4.01	Experimenteerprojecten						
4.02	Geïntegreerde contractvormen/PPS	27.367	32.467	28.761	42.587	53.198	234.906
5.01	Apparaat	238.746	235.456	234.966	229.318	218.069	218.491
5.02	Overige uitgaven	64.045	64.816	64.810	64.886	65.072	65.098
5.03	Investeringsruimte	11.600	11.000	12.500	7.500	1.000	19.400
5.04	Reserveringen		2.000	2.000	9.189	21.189	27.189
7.01	Investeringen waterkwaliteit	24.017	48.170	47.259	51.340	73.973	62.348
7.02	Overige Invest.waterkwaliteit	5.000	5.324	29.889	26.111	48.465	22.930
7.03	Studiekosten waterkwaliteit	13.558	31.185	50.085	9.990	9.450	9.100
Totaal		1.102.702	1.042.822	1.117.825	1.104.592	1.263.200	1.271.502
LNV (XIV)							
12	NURG/Maaswerken	4.221	5.998	5.876			
12	Nationale parken		300	300			
12	Mainport Rotterdam	7.993	7.842	7.999			
Totaal		12.214	14.140	14.175			

Financiële uitwerking

Doeluitkeringen

Dit MIRT Overzicht gaat niet in op projecten die door decentrale overheden worden gefinancierd uit (doel)uitkeringen. De decentrale overheden zijn zelf verantwoordelijk voor de uitvoering en programmering van deze projecten.

Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)

Met ingang van 2016 maken de voor de provincies bestemde middelen uit de brede doeluitkering (BDU) Verkeer en vervoer deel uit van het provinciefonds. Dit is reeds voorzien bij de op 1 januari 2015 in werking getreden Wet afschaffing plusregio's. De BDU-middelen van de voormalige plusregio's zijn eveneens naar het provinciefonds overgeheveld en toegekend aan de betreffende provincies, met uitzondering van de middelen voor de regio's Amsterdam, Haaglanden en Rotterdam. Deze financiële middelen voor verkeer en vervoer worden via een aangepaste Wet BDU toegekend aan twee door de betrokken overheden in het leven geroepen openbare lichamen, die optreden als vervoersautoriteit in Noord- en Zuidwest Nederland van de Randstad.

Overige Financiële Onderwerpen

Wet Houdbare Overheidsfinanciën

Op 15 december 2013 is de Wet houdbare overheidsfinanciën (Wet HOF) van kracht geworden. De Wet HOF verankert de Europese begrotingsafspraken omtrent het feitelijke EMU-saldo, de EMUschuld en het structurele EMU-saldo in de Nederlandse wetgeving. Deze wet benadrukt de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de rijksoverheid en de decentrale overheden met betrekking tot de beheersing van het EMU-saldo. Het doel van de Wet HOF is om in een procedure te voorzien die zorg draagt voor een gelijkwaardige inspanning van decentrale overheden bij het nakomen van de Europese begrotingsafspraken. Voor de periode 2013 tot en met 2017 zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over de tekortnorm voor decentrale overheden; tevens zijn er afspraken gemaakt over het ambitieniveau voor het EMU-saldo van decentrale overheden. Voor 2015 is een tekortnorm van 0,5% van het bbp afgesproken, daarnaast is een ambitieniveau van 0,3% van het bbp overeengekomen voor het EMU-tekort. Bij (meerjarige) overschrijding zal in bestuurlijk overleg tussen rijk en decentrale overheden bezien worden hoe de overschrijding aangepakt kan worden.

Wet Verplicht Schatkistbankieren

Gelijktijdig met de Wet HOF is de Wijzigingswet Wet financiering decentrale overheden (verplicht schatkistbankieren) van kracht geworden. Deze wet verplicht alle decentrale overheden om hun overtollige (liquide) middelen en beleggingen aan te houden in de schatkist. Het woord 'overtollig' verwijst hier naar alle middelen die een decentrale overheid niet onmiddellijk nodig heeft voor de uitvoering van de publieke taak. De middelen die een decentrale overheid in de schatkist aanhoudt, blijven beschikbaar voor de uitoefening van hun publieke taak.

Wet op het BTW-compensatiefonds

Conform de Wet op het BTW-compensatiefonds (BCF) kunnen decentrale overheden betaalde btw terugvragen bij het BCF. De btw-betaling moet daarvoor wel aan een aantal voorwaarden voldoen. Zo moet de btw betaald zijn over een niet-ondernemerstaak en er mag geen sprake zijn van verstrekking aan een individuele derde. Conform afspraken in het financieel akkoord uit 2013 tussen het rijk en decentrale overheden (TK, 33400 B, nr. 7) is het BCF vanaf 2015 geplafonneerd. Dit komt in de plaats van het eerdere voornemen van het kabinet om het BCF per 2015 af te schaffen. Het plafond wordt gekoppeld aan de accrespercentages zoals deze volgen uit de normeringssystematiek voor het gemeente- en provinciefonds. Het plafond wordt aangepast voor taakmutaties (zoals decentralisaties) die gepaard gaan met onttrekkingen of toevoegingen aan het BCF. Als het plafond overschreden wordt, komt het verschil ten laste van het gemeente- en provinciefonds. Bij een realisatie lager dan het plafond komt het verschil ten gunste aan het gemeente- en provinciefonds. De toevoeging of uitname wordt over het gemeenten provinciefonds verdeeld conform de aandelen van de gezamenlijke gemeenten en gezamenlijke provincies in het BCF in het gerealiseerde jaar.