



MIRT Overzicht 2017

MIRT Overzicht 2017

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ministerie van Economische Zaken

**Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties**

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

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

Grafisch ontwerp CO3, Amsterdam

Fotografie Rob Poelenjee

Tineke Dijkstra Fotografie, Den Haag
Mediatheek Rijksoverheid
Beeldbank Rijkswaterstaat (beeldbank.rws.nl)
't Sticht Fotobureau, Timo de Boer
Maastricht-Bereikbaar.nl
Verse Beeldwaren
A. Ahlers
C. Jansen

Kaarten Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Must Stedebouw, Amsterdam

Disclaimer Alle rechten voorbehouden. Aan de inhoud van dit document kunnen geen zelfstandige rechten worden ontleend. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is niet verantwoordelijk voor typfouten en/of onvolkomenheden in de teksten en het kaartmateriaal van deze uitgave van het MIRT Overzicht en de bijbehorende website.

Het MIRT Overzicht 2017 is tevens beschikbaar als website. Zie voor integraal raadplegen, downloaden en/of printen www.mirtoverzicht.nl.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, druk, fotokopie of op enige andere manier zonder schriftelijke toestemming van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

MIRT Overzicht 2017

Deze printversie van het MIRT Overzicht 2017 bestaat uit vier delen:

1. MIRT Overzicht 2017;
2. MIRT-gebieden;
3. Projecten;
4. Financiën.

In het algemene deel 'MIRT Overzicht 2017' vindt u het voorwoord en worden het MIRT en het MIRT Overzicht beschreven, samen met andere, aan het MIRT gerelateerde onderwerpen in 'het MIRT en...'. Daarnaast krijgen de gerealiseerde projecten van de afgelopen vijf jaar een plek.

In het deel MIRT Gebieden staan de verschillende MIRT Gebieden centraal. Het gaat niet alleen om de projecten en programma's die in die gebieden spelen, maar ook nadrukkelijk om de (gezamenlijke) visie die overheden en andere partijen op het MIRT Gebied hebben. Onder 01-Nationaal wordt bovendien de FileTop50 van de eerste helft van 2016 gepresenteerd. Bij alle MIRT gebieden is een aparte pagina met Infographics waarmee inzichtelijk wordt gemaakt hoeveel projecten er in een gebied zijn, onderverdeeld naar fase en/of modaliteit.

De project- en programmabladen beginnen per gebied met de bladen van de MIRT Onderzoeken, gevolgd door de projecten in de verkenning-, de planstudie- en realisatiefase. De bladen zijn op modaliteit gerangschikt conform de Begrotingsartikelen: hoofdwegen, spoorwegen personen, spoorwegen goederen, regionaal-lokaal, hoofdvaarwegen, waterveiligheid, waterkwaliteit en zoet water.

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



← Inhoudsopgave

Voorwoord

Over het MIRT | Toelichting op het MIRT

Toelichting op het MIRT Overzicht 2016

Het MIRT en...

MIRT Onderzoeken

← Gerealiseerde projecten 2015

Gerealiseerde projecten 2011 - 2015

← Nationaal

← Noordzee

← Noordwest-Nederland

← Zuidwest-Nederland

← Zuid-Nederland

← Oost-Nederland

← Noord-Nederland

← Financien en VGR

(Financiële uitwerking | Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten)



Voorwoord

Nederland behoort tot de wereldtop als het gaat om de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting. Onze infrastructuur en woonomgeving zijn over het algemeen van een hoog niveau. Vanuit het buitenland wordt met veel belangstelling gekeken naar de manier waarop we ons land niet alleen beter bereikbaar, maar ook veiliger, mooier, leefbaarder en concurrerder maken. De vele projecten die hiervoor nodig zijn, staan beschreven in het MIRT Overzicht. De beelden bij dit voorwoord geven slechts enkele voorbeelden van projecten die het afgelopen jaar zijn afgerond. Het MIRT biedt een overzicht van alle 185 projecten waaraan op dit moment met veel verschillende partijen wordt gewerkt. Een overzicht om trots op te zijn. Niet alleen omdat het de dynamiek weergeeft van ons land, maar ook omdat het laat zien hoeveel kennis en expertise we in huis hebben.

Het MIRT is een dynamisch proces. Ieder jaar proberen we de informatie in het MIRT Overzicht te verbeteren. Zo geeft deze uitgave meer informatie over de historie van de projecten. We schetsen bijvoorbeeld de planning en het budget van de afgelopen vijf jaar. Ook geven we een beter inzicht in het budget dat al is uitgegeven. We komen daarmee tegemoet aan een wens van de Tweede Kamer.

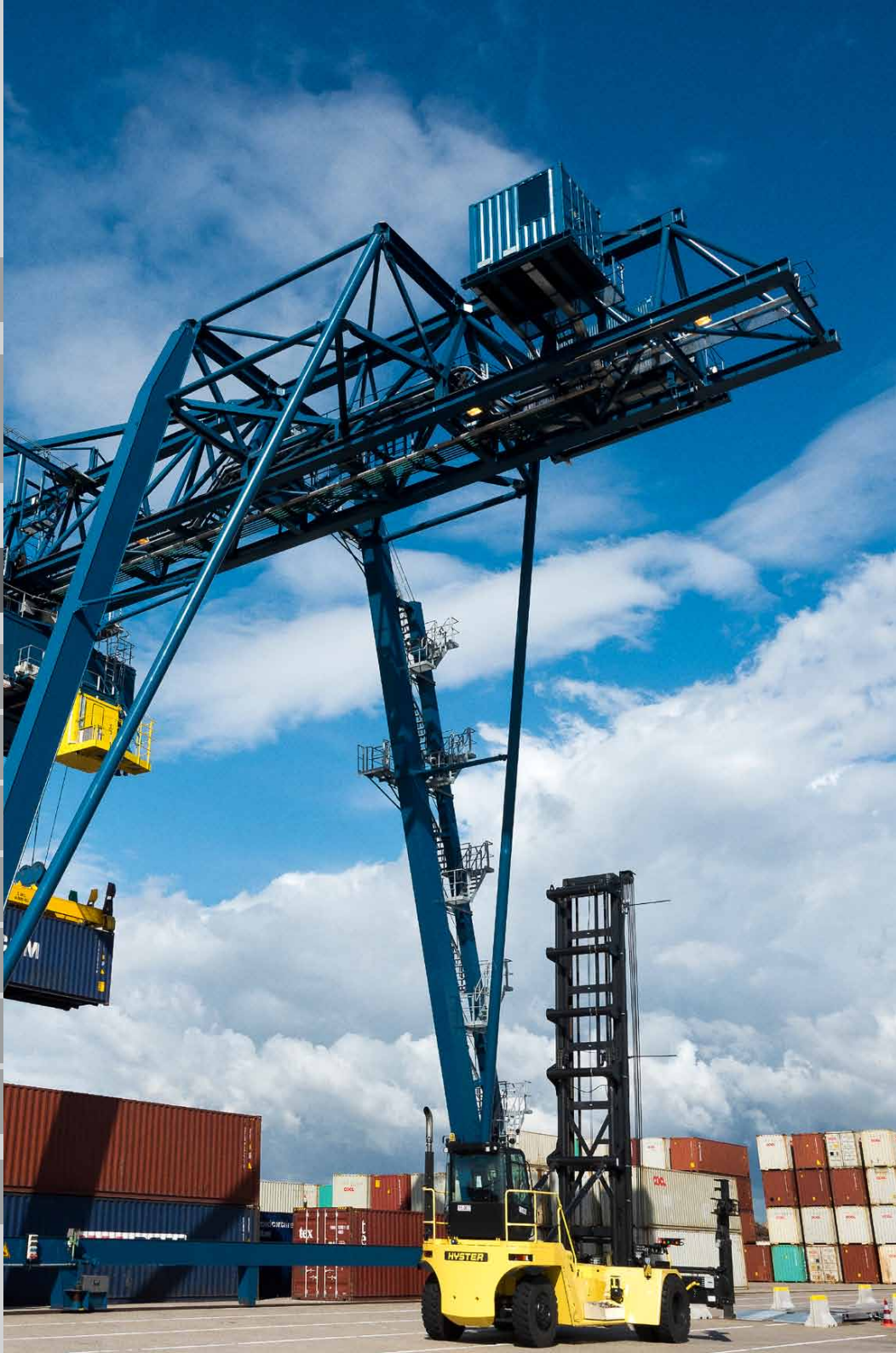
Intussen kijken we ook ver vooruit. Het kabinet heeft besloten het Infrafonds en het Deltafonds te verlengen met twee jaar, dat wil zeggen tot en met 2030. In overleg met alle betrokken partijen wordt bekeken waar we deze middelen aan gaan

besteden. Daarnaast werken we volop aan nieuwe mogelijkheden voor een land dat in de toekomst nog slimmer duurzamer en flexibeler is. Denk aan het doorontwikkelen van het zelfrijdend vervoer, slim verkeersmanagement, onze ambitie om onze netwerken in 2030 geheel energieneutraal te maken en de inzet op (stedelijke) knooppunten waar wonen, werken, recreëren en vervoer op een aantrekkelijke manier bij elkaar komen. Ik wens alle betrokkenen hiermee veel succes!

*Mede namens de minister van Economische Zaken,
de minister voor Wonen en Rijksdienst,
de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en
de staatssecretaris van Economische Zaken.*

De minister van Infrastructuur en Milieu

Melanie Schultz van Haegen



Over het MIRT

Toelichting op het MIRT

Over het MIRT

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) als bijlage bij de Begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) gaat over de financiële investeringen van het rijk in deze integrale, gezamenlijke opgaven en oplossingen (programma's en projecten).

Voor het rijk is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) het beleidskader dat de ruimtelijk-economische, de water-, de mobiliteits- en de duurzaamheids/leefbaarheidsopgaven voor Nederland richting 2040 benoemt en de focus bepaalt voor de rijksinvesteringen. Het rijk investeert in projecten die bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de gebieden met de grootste economische verdien capaciteit en projecten die nodig zijn om Nederland te beschermen tegen hoogwater en een tekort aan zoetwater. Door infrastructuur, bescherming tegen overstromingen, waterbeheer en duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling in onderlinge samenhang te bekijken, wordt gelijktijdig aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland gewerkt. Ruimte en middelen zijn schaars in Nederland en er is in bepaalde gebieden sprake van een opeenstapeling van (soms) tegenstrijdige opgaven. Daarom moet goed bekeken worden hoe deze ruimte het beste in te richten is. Daarvoor is een gezamenlijk beeld van de opgaven in een specifiek gebied nodig. Het rijk en de decentrale overheden hebben daarom eind 2009 per MIRT-gebied een Gebiedsagenda vastgesteld. Al deze Gebiedsagenda's zijn in 2013 en 2014 geactualiseerd, zodat ze aansluiten bij het nieuwe beleid en de meest recente ontwikkelingen.

MIRT Overzicht

Dit MIRT Overzicht bevat per gebied de belangrijkste informatie uit de Gebiedsagenda. De agenda bevat een gezamenlijke visie en de door rijk en regio samen onderkende opgave(n) van een gebied. Welke (strategische) opgaven worden opgepakt en welke oplossingen worden gekozen, bepalen rijk en regio in samenspraak in jaarlijkse bestuurlijke overleggen MIRT (BO's MIRT) per regio.

Toelichting begroting IenM

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

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

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

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

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

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

Over het MIRT

Toelichting op het MIRT

Het MIRT kent op dit moment vijf onderdelen die samen waarborgen dat het MIRT uitgevoerd wordt.

Deze vijf zijn:

- 1 de bestuurlijke overleggen (BO's MIRT) per MIRT-gebied tussen rijk en regio in het najaar;
- 2 de in gezamenlijk overleg tussen rijk en regio opgestelde gebiedsagenda's;
- 3 het MIRT Onderzoek;
- 4 de Spelregels van het MIRT;
- 5 het MIRT Overzicht.

De eerste vier onderdelen worden hierna uitgebreid toegelicht. Er wordt later apart ingegaan op het MIRT Overzicht.

Bestuurlijke overleggen MIRT

Het MIRT gaat uit van intensieve samenwerking tussen het rijk, de decentrale overheden, waterschappen, het bedrijfsleven en andere betrokken partijen. Om dit te faciliteren is er het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT). In het overleg staan – naast de lopende projecten – de Gebiedsagenda en strategische discussies die daaruit voortkomen centraal. Aan de hand hiervan worden nadere (financiële) afspraken en waar nodig bestuurlijke afspraken gemaakt. Bij de prioritering van opgaven en oplossingen gaat het rijk uit van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de beleidsmix investeren, innoveren, informeren, infrastructuur en in stand houden. Om besluitvorming over infrastructuur, water en duurzame ruimtelijk-economische ontwikkelingen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, zitten niet alleen decentrale bestuurders met verkeer en vervoer en water in hun portefeuille aan tafel, maar ook bestuurders met andere ruimtelijke portefeuilles en worden waterschappen en het bedrijfsleven – voor zover relevant – uitgenodigd. Met ingang van 2015 vinden er BO's MIRT plaats in vijf in plaats van zeven MIRT-gebieden: de regio's Zuidvleugel en Zuidwestelijke Delta zijn

samen gevoegd tot Zuidwest-Nederland en de regio's Brabant en Limburg zijn samen gevoegd tot Zuid-Nederland. De resultaten van de BO's MIRT worden per brief aan de Tweede Kamer gemeld en tijdens het Notaoverleg MIRT in de Tweede Kamer besproken. Om de besluitvormende BO's in het najaar goed te voeren is het streven om in het voorjaar strategische overleggen en werkbezoeken in de regio te organiseren.

MIRT Gebiedsagenda's

De MIRT Gebiedsagenda's vormen de basis voor het bespreken van onderwerpen in de BO's MIRT en het maken van concrete (financiële) afspraken. Vanaf 2009 zijn door rijk en regio gezamenlijk acht Gebiedsagenda's opgesteld. Het gaat om Noordwest-Nederland, Utrecht, Zuidvleugel, Zuidwestelijke Delta, Brabant, Limburg, Oost-Nederland en Noord-Nederland. De Gebiedsagenda's van Noordwest-Nederland en Utrecht zijn inmiddels samen gevoegd tot een Gebiedsagenda Noord-Holland | Utrecht | Flevoland. Een Gebiedsagenda bestaat grosso modo uit twee delen. Deel één beschrijft de visie, ambities en ontwikkelrichting van de betreffende regio en geeft een prioritering van opgaven en gebieden. Het tweede deel betreft de uitwerking van deze opgaven: welke mogelijke programma's en projecten kunnen nu of in de toekomst bijdragen aan het invullen van de opgaven? De Gebiedsagenda's zijn in de BO's MIRT vastgesteld en vormen sindsdien de onderlegger en het strategisch kader voor deze overleggen. De Gebiedsagenda's zelf zijn geen besluit om programma's of projecten tot uitvoering te brengen. Met de SVIR is het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid van het rijk geherformuleerd en gedeeltematig gedecentraliseerd. In de SVIR zijn opgaven van nationaal belang scherper benoemd en zijn keuzes gemaakt. Dit heeft in 2013 en 2014 een doorwerking gekregen in een actualisatie van de Gebiedsagenda's. De centrale rol van de (geactualiseerde) Gebiedsagenda's in het MIRT wordt versterkt door ze in te zetten als aanleiding voor een strategisch gesprek en als inhoudelijk kompas bij het prioriteren van opgaven en projecten, inclusief de rolverdeling tussen rijk en regio.

MIRT Onderzoek

Het MIRT Onderzoek, dat getrokken kan worden door het rijk of de regio, is er ofwel op gericht een (in de MIRT Gebiedsagenda opgenomen) opgave of ontwikkelrichting nader te concretiseren, ofwel om een integrale gebiedsontwikkeling uitvoeringsgereed te maken. Het is echter geen eerste stap op weg naar een beslissing over een eventuele rijksinvestering. De uitkomst van een MIRT Onderzoek kan via aanscherping van de Gebiedsagenda en/of na besluitvorming (conform de Spelregels van het MIRT) in bijvoorbeeld een BO MIRT aanleiding zijn om voor een bepaalde (set van) opgave(n) een MIRT Verkenning te starten. Een MIRT Onderzoek dient te voldoen aan de principes van Sneller & Beter. Vanuit het rijk-regio programma Vernieuwing MIRT – gericht op het klaarmaken van het MIRT voor de toekomst – wordt het aanpakken van een MIRT-opgave met de drie pijlers (brede blik, samenwerken en maatwerk) gestimuleerd. Er wordt momenteel veel ervaring opgedaan met de toepassing van deze drie pijlers bij een achttal MIRT Onderzoeken en Verkenningen rondom een bereikbaarheidsopgave.

Spelregels van het MIRT

Het doel van de Spelregels van het MIRT is het beschrijven van de rollen en taken van partijen alsmede de besluitvormingsvereisten bij het rijk om te komen tot een beslissing over een eventuele financiële rijksbijdrage. De huidige spelregels schetsen het proces dat een MIRT-opgave dan wel -project of -programma doorloopt van verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende beslistmomenten. Er worden vier beslistmomenten onderscheiden, te weten start-, voorkeurs-, project- en opleveringsbeslissing. Het doel hiervan is om te verantwoorden hoe de beslissing tot stand is gekomen, wat de beslissing inhoudelijk bevat en wat het eventuele vervolgtraject is. Per beslistmoment dient te worden voldaan aan het bijbehorende informatieprofiel, waarin wordt ingegaan op de opgave of probleemanalyse, oplossingsrichtingen, betrokken partijen, financiën, besluitvorming en aanpak van het vervolg. De Spelregels werken daarbij als een zeef. Er is – de opleveringsbeslissing uitgezonderd – geen automatische

Over het MIRT

doorstroming van een project van de ene naar de volgende fase. Per fase wordt een expliciete (bestuurlijke) beslissing genomen over het wel of niet (blijven) opnemen van het project in het MIRT. Hoe verder het project in de procedure komt, hoe concreter het project is. Vanaf de planuitwerkingsfase kan integrale gebiedsverkenning worden geknipt in verschillende (deel)projecten. Een gezamenlijke uitvoeringsstrategie moet er dan voor zorgen dat de samenhang op gebiedsniveau bewaakt wordt.

De Spelregels gelden voor alle betrokkenen bij een (mogelijke) MIRT-opgave of een (mogelijk) MIRT-project of -programma in het fysieke domein. Dit geldt voor projecten en programma's van IenM voor het hele MIRT-proces (verkenning, planuitwerking en realisatie). Bij de gebiedsgerichte verkenning worden ook de domeinen van de ministeries van Economische Zaken (EZ) en Binnenlandse Zaken (BZK) meegenomen. De trekker is verantwoordelijk voor de correcte toepassing van de Spelregels. Zowel het rijk als een decentrale overheid kan trekker zijn.

Actualisatie spelregels MIRT

In 2011 zijn de Spelregels geactualiseerd (TK 33000 A, nr. 20, bijlage 2). Het betreft een eenduidiger gebruik van terminologie, de verdere 'vernatting' in het kader van het Deltaprogramma, het integreren van de Sneller & Beter-werkwijze en de wijziging van de Tracéwet. Momenteel worden de Spelregels opnieuw geactualiseerd en in 2016 worden ze vastgesteld. In deze Spelregels worden dan de nieuwe werkwijze MIRT, de kabinetsreactie op het Interdepartementaal Beleidsonderzoek 'Flexibiliteit in de infrastructurele planning' en externe ontwikkelingen voor zover relevant meegenomen. Tevens wordt gekeken of het wenselijk is om Spelregels voor MIRT Onderzoeken op te nemen of dat op een andere wijze een handreiking kan worden geboden om deze tot nog toe vormvrije trajecten te ondersteunen.



Toelichting op het MIRT Overzicht 2017

Het MIRT Overzicht 2017

Wijzigingen ten opzichte van MIRT Overzicht 2016

Toelichting op de projectbladen

Toelichting op het MIRT Overzicht 2017

Het MIRT Overzicht 2017

Het MIRT Overzicht (voorheen MIRT Projectenboek) wordt jaarlijks als bijstuk bij de begroting van het Infrastructuur- en Deltafonds met Prinsjesdag aangeboden aan de Tweede Kamer. Het Infrastructuurfonds en het Deltafonds zijn onderdeel van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). Het overzicht werd eerder zowel als boek als digitaal (app en website) aangeboden, maar met ingang van 2014 alleen nog digitaal. Dit heeft ook geleid tot de naamswijziging: het is niet langer een boek.

Met het MIRT Overzicht wordt inzicht gegeven in de achtergrond, de stand van zaken en de planning van de projecten en -programma's die opgenomen zijn in de begroting van IenM (Infrastructuurfonds en Deltafonds). Daarnaast wordt inzicht gegeven in de visie van de overheden op de verschillende MIRT-regio's en de ambities en prioritaire opgaven per MIRT-regio. Hierdoor is dit overzicht bruikbaar als naslagwerk voor de voortgang en stand van zaken van de projecten en programma's. Daarnaast geeft het Overzicht ook inzicht in wat er qua brede opgaven speelt in elke MIRT-regio. In het MIRT Overzicht zijn investeringsprojecten en -programma's opgenomen waar sprake is van een fysiek ruimtelijke ingreep en waar het Rijk direct financieel bij betrokken is. Dit kan (gedeeltelijke) financiering en aanleg betreffen, maar ook een subsidiëring van projecten of programma's van decentrale overheden.

Wijzigingen ten opzichte van MIRT Overzicht 2016

Het MIRT Overzicht is constant in beweging. Elk jaar proberen we het te verbeteren. Hieronder vindt u een weergave van de wijzigingen van dit jaar, ten opzichte van het MIRT Overzicht van vorig jaar.

Van MIRT Overzicht 2016 naar MIRT Overzicht 2017

Om sterker te benadrukken dat het MIRT meer is dan projecten en programma's alleen is de naam vorig jaar veranderd in het MIRT Overzicht. Dit wordt dit jaar voortgezet. Het MIRT Overzicht van vorig jaar, MIRT Overzicht 2016, blijft beschikbaar via mirt2016.mirtoverzicht.nl.

Wijzigingen in app

Het MIRT Overzicht 2016 is uitgebracht als app, website en pdf op de website. Uit de evaluatie van het MIRT Overzicht van vorig jaar is gebleken dat de MIRT Overzicht 2016-app beduidend minder is gebruikt dan de website om het MIRT Overzicht te bekijken. Daarom is ervoor gekozen om voor het MIRT Overzicht 2017 te investeren in een nieuwe website die ook geschikt is voor tablet en mobiele telefoon, en om de app af te schaffen.

Wijzigingen in website

Om de website toegankelijker en overzichtelijker te maken, is gekozen voor een nieuw ontwerp dat aansluit bij andere websites van de Rijksoverheid. Bij het ontwikkelen van de website is rekening gehouden met toegankelijkheid voor iedereen en met het gebruik op mobiele apparaten. Het meest actuele MIRT Overzicht is vanaf nu te vinden via www.mirtoverzicht.nl. Ook de (toekomstige) oudere MIRT Overzichten zijn hier terug te vinden door middel van de archief functie. Voor de herkenbaarheid is ervoor gekozen om de indeling van de vernieuwde website veelal gelijk te houden aan die van de vorige website.

Verbeteringen informatievoorziening via de begrotingscyclus

In 2015 heeft de vaste Kamercommissie de leden mw. Visser en dhr. Hoogland als rapporteur aangewezen voor de begrotingscyclus. De rapporteurs hebben aan het ministerie van IenM diverse adviezen gegeven om de kwaliteit van de informatievoorziening via de jaarverslagen en de begroting te verhogen. In het voorliggende MIRT Overzicht (als bijstuk bij de begroting) is opvolging aan deze adviezen gegeven en een aantal andere verbeteringen doorgevoerd.

- 1 Bij de planuitwerking- en realisatieprojecten is informatie opgenomen waarmee de ontwikkeling van projecten door de tijd gevolgd kan worden. Het betreft hier informatie over zowel de ontwikkeling van de planning als het budget. In de tabellen wordt in principe vijf jaar terug gekeken of vanaf het eerstvolgende jaar nadat er een voorkeursbesluit of een projectbesluit is genomen. Het verschil in budget kan deels worden verklaard door IBOI (prijsindexatie van bruto overheidsinvesteringen zoals die door IenM wordt gehanteerd). Daarom staat er bij de tabel hoeveel het verschil in budget is en welk onderdeel daarvan wordt verklaard door IBOI. Daarnaast kunnen verschillen in budget worden verklaard door afrondingen. In het MIRT Overzicht worden namelijk in principe bedragen afgerond op miljoenen, waardoor er bij het optellen van de bedragen verschillen kunnen ontstaan. Ook kunnen kleine wijzigingen zijn opgetreden die niet allemaal specifiek zijn toegelicht. In het aankomende jaar wordt gewerkt aan het verder verbeteren van de kwalitatieve toelichting op de verschillen in budget, planning en realisatie.
- 2 Daarnaast zijn de projectbladen in het MIRT Overzicht waarop de realisatieprojecten staan aangevuld met informatie over de financiële voortgang van de projecten. De gegevens tot en met de begroting 2015 zijn bekend, ook wordt er 4 jaar teruggekeken. De bedragen die genoemd zijn, zijn cumulatief. De projecten waarbij gewerkt wordt met DBFM-contracten en subsidies zijn hier uitgesloten. Bij DBFM geldt dat de aanleg wordt gefinancierd door een privaat consortium. De betalingen vanuit het rijk worden

Toelichting op het MIRT Overzicht 2017

gedaan gedurende de exploitatiefase op basis van geleverde prestaties.

Met deze wijzigingen wordt invulling gegeven aan de toezegging van de staatssecretaris van IenM van 23 oktober 2015 om het inzicht te vergroten in het historisch perspectief van de grote spoorprojecten waaronder de stationsverbouwingen (TK 29984, nr. 631) en de afspraak met de Algemene Rekenkamer om de informatie die voorheen beschikbaar was vanuit het webdossier in het vervolg vanuit IenM te publiceren. Ook wordt deze historische informatie nu gegeven voor vaarwegen- en wegenprojecten.

- 3 In het wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek van 15 oktober 2015 heeft de Kamercommissie IenM de wens geuit om meer duidelijkheid te geven over de inhoud van de programma's van het ministerie van IenM. De rapporteurs hebben deze wens nader gespecificeerd door te vragen om meer inzicht te geven in de financiën, voortgang en effecten van onderdelen van programma's, zoals Beter Benutten. Voor diverse programma's van het ministerie van IenM (niet zijnde de door de Tweede Kamer aangewezen grote projecten) is daarom in dit MIRT Overzicht de inzichtelijkheid vergroot. Het gaat om de volgende programma's: Bereikbaarheid Zuid-Nederland, Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA), Beter Benutten, Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), OV Schiphol-Amsterdam-Almere (OV-SAAL), nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma (nHWBP). Er is door het ministerie van IenM gekozen voor deze lijst omdat de programma's aan één of meer van de volgende kenmerken voldoen: er is sprake van een substantiële financiële omvang van het totaal of de afzonderlijke onderdelen, een lange looptijd en/of er wordt separaat gestuurd op de diverse onderdelen.

Met betrekking tot de door de Tweede Kamer aangewezen grote projecten geldt dat de aanvullende informatievoorziening blijft lopen via de voortgangsrapportages. Bij de ronde van rapportages van de grote waterprojecten dit najaar zal hierbij op advies van de rapporteurs in de aanbestedingsbrief kwalitatief expliciet worden

gemaakt welke informatie nieuw is ten opzichte van voorgaande rapportages. Mocht deze werkwijze bevallen dan kan in overleg met de rapporteurs gekeken worden of deze naar meer domeinen of rapportages uitgebreid kan worden.

Het traject met de rapporteurs is meerjarig van aard. In overleg met de rapporteurs wordt in het aankomende jaar verder gewerkt. In dit jaar wordt in ieder geval onderzocht of in het MIRT Overzicht 2018 een financiële eindverantwoording kan worden geïntroduceerd voor de opgeleverde projecten in lijn met de aanbevelingen van Algemene Rekenkamer op dat vlak en of op de projectbladen de koppeling tussen project- en beleidsdoelstellingen meer expliciet gelegd kan worden.

Andere vormgeving pdf

De pdf van het MIRT Overzicht, die te downloaden is via de website, is dit jaar vernieuwd. De pagina-indeling is veranderd naar liggend, omdat dit voor het lezen vanaf beeldscherm prettiger is. Bovendien is de pdf aanklikbaar geworden, dit verbetert de navigatie binnen de pdf.

De vertrouwde elementen op de project- en programmabladen zijn nog herkenbaar: de kaarten, de tabel met de wijzigingen en de tekst. Bovendien zijn er nog altijd paginanummers in de pdf opgenomen.

Samenvoeging en naamgeving MIRT-gebieden

In 2015 is het aantal MIRT-regio's teruggebracht van zeven naar vijf. Dit is vorig jaar in het MIRT Overzicht al deels gewijzigd. Nu zijn ook de gebiedskaarten aan de nieuwe regio's aangepast. De samengevoegde regio's hebben echter nog geen gezamenlijke MIRT Gebiedsagenda en daarom zijn de gebiedsteksten van de oude regio's binnen Zuid en Zuidwest samengevoegd.

Toelichting op het MIRT Overzicht 2017

Toelichting op de projectbladen

Een belangrijk onderdeel van het MIRT Overzicht zijn de project- en programmabladen. In deze tekst is uiteengezet welke informatie deze pagina's bevat en hoe zij zijn opgebouwd.

Project- en programmabladen

In het MIRT Overzicht worden investeringsprojecten en -programma's opgenomen waarin sprake is van een ruimtelijk fysieke ingreep en waarbij het rijk direct financieel betrokken is. Dit betekent dat investeringen en financiële stromen waar het rijk niet direct bij betrokken is, zoals specifieke en gebundelde (doel)uitkeringen, niet opgenomen worden. Wel zijn enkele specifieke programma's zoals Beter Benutten en het Meerjarenprogramma Ontsnippering opgenomen.

Per project of programma wordt in aanvulling op de departementale begrotingen meer specifieke beleids- en projectinformatie gegeven. Per artikel is daarnaast voor de leesbaarheid de fase van besluitvorming inzichtelijk gemaakt. Een onderzoek heeft de paarse kleur, een verkenning heeft een geeloranje kleur, de planuitwerking een groene en de realisatie een rode kleur.

Een enkel projectblad betreft een programma. Een programma bestaat uit projecten die zich soms in verschillende fasen bevinden. Als dit het geval is, dan wordt de fase waarin het merendeel van de projecten zich bevindt als fase voor het hele programma gehanteerd. Is er geen duidelijk 'zwaartepunt', dan kan een gecombineerde fase worden gehanteerd.

Opgave

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

Oplossing

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

Planning

De planning van het project/programma, met aandacht voor de start van de realisatie en de openstelling. Bij MIRT Verkenningen wordt de planning van de verkenning weergegeven. Er is ook specifieke aandacht voor het Tracébesluit of de projectbeslissing. Bij sommige programma's zijn deelprojecten uit het programma eerder opgeleverd. Deze mijlpalen worden dan onder dit kopje 'planning' gemeld. Openstelling is de oplevering van alle projecten uit het programma.

Bij brief van 13 februari 2013 (TK 33400 A, nr. 49) is aangegeven dat bij de getemporeerde projecten van Wegen/Vaarwegen een bandbreedte wordt gehanteerd voor openstelling. Het MIRT Overzicht neemt voor deze projecten dan ook een bandbreedte op. Ook bij bladen in de fase 'planuitwerking' is een bandbreedte opgenomen aangezien in deze fase de definitieve planning vaak nog niet vastligt.

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.

Tabel ontwikkeling planning en budget

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

De tabel is als volgt opgebouwd:

- In de tabel wordt vier jaar terug gekeken, tenzij er in de tussentijd een overgang van MIRT-fase heeft plaatsgevonden. Dan is het eerste MIRT Overzicht na deze faseovergang het startpunt, aangegeven als MIRT (jaar). Onder de tabel is het totale verschil in budget weergegeven. Een deel hiervan kan worden verklaard door IBOI (prijsindexatie van bruto overheidsinvesteringen, zoals die door IenM wordt gehanteerd). Overige budgetmutaties (hoger dan 10 mln of meer dan 10%) zijn toegelicht bij wijzigingen in het verleden. Kleine verschillen te verklaren als gevolg van het afronden op hele miljoenen. Soms kunnen ook kleine wijzigingen zijn opgetreden.
- Bij sommige projectbladen is er sprake van openstelling of oplevering van verschillende deelprojecten. In de tabel wordt bij 'Openstelling' of 'Oplevering' het jaar genoemd waarin het hele project is afgerond. Planning en afronding van deelprojecten komen onder het kopje 'Planning' op het MIRT-blad.

Daarnaast wordt op de realisatiebladen informatie gegeven over de financiële voortgang van de projecten. De gegevens tot en met de begroting 2015 zijn bekend, en wordt er eventueel 4 jaar teruggekeken. De bedragen die genoemd zijn, zijn cumulatief. Met uitzondering van de projecten waarbij gewerkt wordt met DBFM-contracten en subsidies.

Politiek/bestuurlijk

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

Toelichting op het MIRT Overzicht 2017

Uitvoering

De wijze waarop de uitvoering gedaan wordt. Daar waar relevant wordt tevens aangegeven wie verantwoordelijk is voor het project en/of de uitvoering daarvan. Hier wordt, indien van toepassing, ook beschreven hoe de 'markt' betrokken wordt bij de projectontwikkeling. De twee belangrijkste instrumenten bij de betrokkenheid van de markt zijn de marktscan en de PPC (Public Private Comparator). De marktscan wordt gebruikt in de verkenningsfase om te bekijken bij welk alternatief samenwerking met de markt de grootste meerwaarde heeft. In de planuitwerkingsfase wordt op het voorkeursalternatief de PPC uitgevoerd. Uit de PPC blijkt of samenwerking tussen overheid en markt meerwaarde heeft ten opzichte van het uitvoeren van een project door de overheid alleen. Voor IenM-projecten wordt de PPC uitgevoerd als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- de projectkosten bedragen meer dan € 60 mln;
- het project is na 2005 overgegaan naar de planuitwerkingsfase;
- Rijkswaterstaat/ProRail is verantwoordelijk voor de uitvoering;
- het is geen Beheer- en Onderhoudproject.

Op basis van de uitkomst van de PPC wordt bepaald of een vorm van publiek-private samenwerking (PPS) meerwaarde heeft. Dan wordt voorgesorteerd op een bepaalde contractvorm: DBFM (Design, Build, Finance and Maintain), DBM (Design, Build and Maintain) of DB (Design and Build).

File Top 50

Wanneer een Hoofdwegen-project een bijdrage levert aan het verminderen of oplossen van een File Top 50-knelpunt, wordt dit aangegeven op het projectblad.

Programmabladen

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

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 2015 tot en met augustus 2016 – hebben voorgedaan. Omdat het MIRT Overzicht als bijlage bij de Rijksbegroting het jaartal van die begroting draagt, worden de wijzigingen in dit MIRT Overzicht 2017 ten opzichte van het MIRT Overzicht 2016 vermeld onder 2017. Wijzigingen in de financiën (zowel kostenstijgingen als -dalingen) worden in ieder geval toegelicht als de stijging of daling meer dan 10 miljoen bedraagt ten opzichte van de vorige begroting of meer dan 10% van het totale budget. Daarbij wordt aangegeven op welk moment in de begrotingscyclus die wijziging heeft plaatsgevonden, terwijl in de financiële tabellen de kolom 'vorig budget' is geschrapt. Hiermee is de aansluiting tussen het MIRT Overzicht en de (supplettoire) begrotingen verbeterd. 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 vijf jaar opgenomen.

Lijst van afkortingen

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

Afkorting	Uitgeschreven
BDU	brede doeluitkering
BO MIRT	bestuurlijk overleg MIRT
BOR	Bereikbaarheidsoffensief Randstad
btw	belasting toegevoegde waarde
DB	Design and Build
DBFM	Design, Build, Finance and Maintain
DBM	Design, Build and Maintain
D&C	Design & Construct
EMU-saldo	EMU = Economische en Monetaire Unie. Het {EMU-saldo} is het saldo van de inkomsten en uitgaven van de overheid.
Fes	Fonds economische structuurversterking
IBOI	Prijsindexatie van bruto overheidsinvesteringen zoals die door IenM wordt gehanteerd
ministerie BZK	ministerie van Binnenlandse Zaken
ministerie EZ	ministerie van Economische Zaken
ministerie IenM	ministerie van Infrastructuur en Milieu
ministerie VenW	het voormalig ministerie van Verkeer en Waterstaat
ministerie VROM	het voormalig ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
NMCA	nationale markt- en capaciteitsanalyse
OTB	Ontwerp-Tracébesluit
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PPC	Public Private Comparator
PPS	publiek-private samenwerking
TB	Tracébesluit
TEN-T	Trans-European Transport Network
ZOAB	Zeer Open Asfalt Beton

Het MIRT en...



Het MIRT en...

Voorheen lag in het MIRT de focus op specifieke infrastructuur- en waterprojecten. Inmiddels is het MIRT breder geworden door de toevoeging van de 'R' van Ruimte en Regio, de MIRT Gebiedsagenda's, de brede MIRT Onderzoeken en de strategische gesprekken tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT (BO's MIRT). Daarnaast spelen er meerdere beleidstrajecten en projecten die hun directe invloed hebben op het MIRT en omgekeerd.

Door deze focus op meer dan alleen specifieke projecten is het MIRT Projectenboek doorontwikkeld naar het 'MIRT Overzicht'. De focus ligt hierdoor – behalve op de projecten – meer op zaken die in directe relatie met het MIRT staan. In dit hoofdstuk gaan we in op het nieuwe MIRT en de trajecten die hiermee samenhangen. Daarom heet dit hoofdstuk 'Het MIRT en...'

1 Het MIRT en de aanpak van opgaven (nieuwe werkwijze MIRT)

Nederland verandert in een steeds sneller tempo. Almaar meer mensen trekken naar de stad, waardoor in en rond de steden de druk op de ruimte toeneemt. Het klimaat verandert. De technologie ontwikkelt zich in een rap tempo. Willen we ons land in de toekomst duurzaam bereikbaar, leefbaar en veilig houden, dan is een andere manier van kijken, denken en doen nodig. In de nieuwe werkwijze van het MIRT verschuift het accent van projecten naar opgaven, van onderhandeling naar dialoog, van focus op de inzet van financiële middelen naar een bredere inzet van middelen, en van werken met uitgestippelde routes voor de toekomst naar een meer flexibele en adaptieve manier van werken. De sleutel tot oplossingen voor veel opgaven hebben het rijk, de medeoverheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties vaak gezamenlijk in handen. Gezamenlijk wordt bepaald wat de opgave in een bepaald gebied precies is, wat het doel is dat bereikt moet worden en met welke kortetermijnmaatregelen gestart kan worden (zoals bij Beter Benutten). Zo kan bijvoorbeeld bestaande infrastructuur beter worden benut en de beschikbare ruimte slimmer worden ingericht. De nieuwe MIRT-werkwijze speelt hierop in.

Deze nieuwe werkwijze staat voor:

- met een **brede blik** kijken naar de opgave: zoeken naar synergie met andere ruimtelijke opgaven;
- **maatwerk** bieden door slimme oplossingen, onder andere door te kijken naar ruimtelijke inrichting, zelfredzaamheid, gedragsbeïnvloeding en informatietechnologie, en door rekening te houden met onzekerheden en voortschrijdend inzicht (adaptief);
- **samenwerken** vanuit gelijkwaardigheid: het rijk, medeoverheden, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties trekken samen op.

Deze aanpak wordt onder meer toegepast bij de verduurzaming van het MIRT, bij vervangings- en renovatieopgaven en bij water- en ruimteprojecten. Wat betreft bereikbaarheidsopgaven wordt de nieuwe aanpak toegepast in de programma's Beter Benutten (maatregelen voor de korte termijn) en in MIRT Meer Bereiken Onderzoeken (maatregelen voor de middellange en lange termijn) en MIRT Verkenningen.

Nieuwe analyses

De nieuwe werkwijze bij bereikbaarheidsopgaven gaat nog steeds uit van de geconstateerde bereikbaarheidsknelpunten, maar de analyse van deze knelpunten vindt gebiedsgericht en uitgebreider plaats. Meekoppelkansen worden onderzocht en meegenomen en de oplossingen worden in een breder spectrum bekeken. In de analyse en in de oplossingsrichtingen wordt onder meer nadrukkelijker gekeken naar andere modaliteiten, van-deur-tot-deurreizen, de beïnvloeding via de ruimtelijke inrichting, gedrag en technologische ontwikkelingen. Oplossingen worden in nauwe samenwerking met andere overheden (inclusief de waterschappen), het bedrijfsleven en andere (maatschappelijke) partijen opgesteld. Tot slot wordt er niet uitgegaan van een zekere geplande toekomst, maar worden er vanuit een gezamenlijk perspectief concrete no- of low-regret-stappen gezet op de korte termijn op weg naar de toekomst en kan iedere stap leiden tot aanscherping van het toekomstbeeld: het zogenaamd adaptief programmeren. Hier is in het Deltaprogramma de afgelopen jaren al veel ervaring mee opgedaan.

Actualisatie MIRT spelregels en leerplatform MIRT

De nieuwe werkwijze wordt opgenomen in de geactualiseerde MIRT Spelregels. Het rijk-regioprogramma Vernieuwing MIRT is in april 2016 afgerond met een landelijke conferentie. Tijdens deze bijeenkomst is een aantal aanbevelingen geformuleerd. Deze aanbevelingen zijn mede gebaseerd op de leerervaringen van Meer Bereiken en de evaluatie van de vernieuwing van het MIRT. In het Leerplatform MIRT delen rijk en regio met elkaar kennis over en ervaringen met de nieuwe werkwijze en de aanbevelingen uit de landelijke conferentie, zowel tijdens bijeenkomsten als digitaal (www.leerplatformmirt.nl).

Ministerie EZ

Aanvullend op de brede blik in het algemeen kijkt bijvoorbeeld ook het ministerie van EZ op het gebied van voedsel en energie integraal. De maatschappelijke uitdagingen van deze tijd, zoals water, productie en transport van voedsel en energie, vragen om een integrale (ruimtelijke) benadering. Bij projectaanvragen wordt de samenhang van de maatschappelijk uitdagingen op de agenda gezet.

Meer informatie:

- **website**
www.leerplatformmirt.nl
- **website MIRT**
<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebieds-ontwikkeling/inhoud/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-transport-mirt>
- **informatie over Meer Bereiken**
<http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/wat-doet-ienm/bereikbaarheid/brede-gezamenlijke-aanpak-bereikbaarheid>
- **website Beter Benutten**
<http://www.beterbenutten.nl/>

Het MIRT en...

2 Het MIRT en active modes (lopen en fietsen)

De term *active modes* wordt gebruikt om te onderstrepen dat het hier gaat om een actieve vorm van verplaatsen. En ook omdat de oude term 'langzaam verkeer' niet meer de lading dekt nu blijkt dat fietsen over korte afstanden in de stad sneller is dan gebruikmaken van andere modaliteiten.

De grote schaal die vaak aan het MIRT wordt toegekend, lijkt in contrast te staan met de kleinschaligheid van lopen en fietsen. Toch zijn deze active modes van groot belang bij het versterken van de stedelijke bereikbaarheid en het leefbaar houden van steden. Lopen en fietsen spelen een belangrijke rol in het vervoerssysteem van deur tot deur. Dat bleek ook uit het rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) dat het afgelopen jaar verscheen onder de veelzeggende titel *Fietsen en lopen: de smeeroelie van onze mobiliteit*.

Lopen en fietsen neemt steeds meer toe

De helft van het aantal ritten, een tiende van alle afgelegde kilometers en een derde van de aan mobiliteit bestede tijd leggen we per fiets of te voet af. Sinds 2004 zijn Nederlanders vaker en verder gaan fietsen (+9%) en lopen (+13%). Ook wordt de fiets vaker gebruikt in het voor- en natransport van treinreizen. In 2014 was dat al opgelopen tot 45% in het voortransport en 13% in het natransport. Vooral de elektrische fiets wordt steeds vaker gebruikt, en inmiddels ook niet meer alleen door ouderen. De ruimtelijke verschillen in het gebruik van fietsen en lopen zijn de laatste jaren toegenomen: met name in stedelijke gebieden groeit het aandeel van de fiets. Landelijk bedraagt het aandeel fietsverplaatsingen 27% van het totale aantal verplaatsingen, maar in sommige steden, zoals Groningen, loopt dat op tot ruim de helft. Stedelijke dichtheid en nabijheid van functies spelen een belangrijke rol bij de vervoerskeuze. Een betere afstemming tussen stedelijke planning en het mobiliteitsbeleid kan bijdragen aan meer duurzame mobiliteit.

Tour de force

Om de uitdagingen die gepaard gaan met de groei van het fietsverkeer beter aan te sturen, is vorig jaar de Tour de Force opgestart: een samenwerkingsverband van alle overheidslagen met steun van veel andere stakeholders. De Tour de Force zet zich in om belemmeringen die er bestaan weg te nemen. In de Agenda Fiets 2020 worden doelen gesteld om het fietsgebruik te stimuleren. Inmiddels zijn zes thematisch ingestelde Tourploegen gestart. De ploegen richten zich op technologie, financiering, ketenmobiliteit, regionale routes, ruimtelijke ordening, en gezondheid en participatie. De ploegen richten zich op technologie, financiering, ketenmobiliteit, regionale routes, ruimtelijke ordening, gezondheid en participatie. De ploegen werken aan een gezamenlijke aanpak en komen met voorstellen om het fietsen prettiger, makkelijker en veiliger te maken.

Het fietsbeleid is in principe een decentrale verantwoordelijkheid. De decentrale overheden maken bij de uitvoering van hun beleid gebruik van de Brede doeluitkering (BDU). Het rijk vervult een faciliterende en stimulerende rol zodat de decentrale overheden hun werk goed kunnen doen. Bij verschillende initiatieven heeft het rijk ook zelf al een taak om bij te dragen aan een beter fietsklimaat, bijvoorbeeld in de Lokale aanpak Veilig Fietsen, de City Deals – Agenda Stad en diverse verkeersveiligheids campagnes. Met zijn participatie in de Tour de Force wordt de faciliterende rol van het rijk ook verder ingevuld.

Active modes in de stad

De *active modes* dragen dus vooral in de steden bij aan de leefbaarheid en de betere bereikbaarheid. Toch is daar nog de meeste winst te behalen. Meer dan de helft van alle autoritten is korter dan 7,5 km, een afstand die de meeste fietsers acceptabel vinden. In het programma Beter Benutten wordt de fiets dan ook serieus meegenomen als oplossing voor de regionale bereikbaarheidsknelpunten. In samenspraak met de regio's wordt gewerkt aan het stimuleren van de overstap van de auto naar de fiets. In het eerste Beter Benutten-programma is € 139 mln geïnvesteerd in fiets-

projecten. In het programma Beter Benutten Vervolg wordt de komende twee jaar naar verwachting opnieuw een dergelijk bedrag besteed aan fietsprojecten. Het rijk is ook in overleg met een aantal grotere steden over de opzet van een City Deal Fiets. Hierin worden, in aanvulling op de Tour de Force, afspraken gemaakt over de bereikbaarheid van de regio's en de grotere rol die de fiets kan spelen om de steden aantrekkelijk, leefbaar en duurzaam te houden.

Recreatief

Naast het utilitaire karakter van lopen en fietsen valt ook de recreatieve toepassing op. Ruim een kwart van alle fietsverplaatsingen en maar liefst 40% van alle voetgangersverplaatsingen heeft een recreatief motief. Om de zorg voor doorsnijdingen van recreatieve routes te delen vindt regelmatig overleg plaats tussen Rijkswaterstaat en belangenorganisaties. Bij ingrepen in het wegennet wordt gezocht naar alternatieven binnen een passende afstand van bestaande oversteken. Bij het beheer van recreatieve routenetwerken spelen de routestichtingen Fietsplatform en Wandelnet een belangrijke rol. Het rijk ondersteunt de routestichtingen en zoekt met de provincies naar structurele oplossingen om het beheer van het recreatief netwerk veilig te stellen.

Nieuwe uitdagingen

De groei van het fietsverkeer leidt ook tot nieuwe uitdagingen. De drukte op de fietspaden en bijvoorbeeld slecht afgestemde verkeerslichten leiden soms al tot fietsfiles, en de snelheidsverschillen tussen bijvoorbeeld e-bikes en bakfietsen kunnen tot gevaarlijke situaties leiden. Het fietsgebruik naar de trein is de afgelopen jaren fors gegroeid. Als gevolg daarvan zijn in veel steden grote tekorten ontstaan in de stallingen bij de stations. Vanuit het actieplan Fietsparkeren bij Stations is een bijdrage van € 221 mln vrijgemaakt om in de periode tot 2020 in cofinanciering bij te dragen aan de uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen bij de stations. Uit de tussentijdse evaluatie van het actieplan in 2015 bleek dat het verwachte tekort aan fietsparkeerplaatsen in 2020 en 2030 als gevolg van het succes van de fiets-treinketen niet kan worden opgelost met het beschikbare budget. Omdat de behoefte aan fietsparkeerplaatsen

Het MIRT en...

almaar blijft groeien en ook in de komende periode doorgaat, wordt nu gewerkt aan een convenant met de overheden, vervoerders, ProRail en andere belanghebbenden om de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten en met alle betrokken partijen samen middelen te zoeken voor een structurele oplossing. Daarnaast wordt gezamenlijk naar oplossingen gezocht om ook in de toekomst ruimte te bieden voor treinreizigers die met de fiets naar het station komen.

Bij de groei van het fietsverkeer valt vooral ook de toename van het aantal e-bikes op. Ruim een op de vier nieuwe fietsen is nu een e-bike. Juist in woon-werkverkeer blijkt de e-bike een goed alternatief voor de auto. De verkeersmodellen waar het ministerie van IenM mee werkt om de mobiliteitsontwikkelingen op de weg te voorspellen, worden aangepast zodat beter rekening wordt gehouden met het comfort, de snelheid en het reisgemak van e-bikes en de afstanden die ermee worden afgelegd. De aanpassing van de verkeersmodellen is naar verwachting in het najaar 2016 gereed.

Meer informatie:

- **Tour de Force**
<http://tourdeforce2020.nl>
- **KiM-onderzoek Fietsen en lopen**
<http://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2015/10/26/fietsen-en-lopen-de-smeerolie-van-onze-mobiliteit>
- **website Beter Benutten**
<http://www.beterbenutten.nl/>

3 Het MIRT en water

Als gevolg van de lage ligging in combinatie met de klimaatverandering staat Nederland voor forse wateropgaven. In het Nationaal Waterplan 2016-2021 (december 2015) is aangegeven volgens welke aanpak Nederland beschermd wordt tegen overstromingen en een tekort aan zoetwater.

Deltaprogramma 2015

Deze aanpak vloeit voort uit de deltabeslissingen die zijn opgenomen in het Deltaprogramma 2015. In dit nationale programma werken rijksoverheid, provincies, waterschappen en gemeenten nauw samen. Ook maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en organisaties met veel kennis over water zijn erbij betrokken. Het Deltaprogramma geeft jaarlijks een overzicht van de programmering van de maatregelen ter uitvoering van deze deltabeslissingen. Ook het beleid op het gebied van waterkwaliteit is opgenomen in het Nationaal Waterplan.

Water en ruimte

In Nederland is water onlosmakelijk verbonden met andere ruimtelijke functies. Maatregelen op het gebied van water hebben altijd ruimtelijke consequenties. Ze leggen beslag op ruimte, zoals bij de constructie van kunstwerken, of faciliteren bijvoorbeeld transport over water. Andersom hebben ruimtelijke maatregelen vaak ook gevolgen voor het watersysteem. Water is een integraal onderdeel van de inrichting van Nederland: water is ruimte. De verbinding tussen de opgaven op het gebied van water en andere ruimtelijke functies en de mogelijke rol van het MIRT hierin zijn onderwerpen in het vernieuwde MIRT.

De gezamenlijke visie van het Rijk en andere overheden op de samenhang tussen wateropgaven en andere ruimtelijke opgaven, is per gebied beschreven. De deltabeslissingen voor waterveiligheid, zoetwater en ruimtelijke adaptatie zijn door het Deltaprogramma uitgewerkt tot gebiedsgerichte strategieën voor de Wadden, het IJsselmeergebied, Rivieren, Rijnmond-Drechtsteden, de Zuidwestelijke Delta en de Kust (zie Deltaprogramma 2015). In 2014 is ook de Gebiedsagenda Noordzee 2050 vastgesteld. De gebiedsagenda voor de wateren in Zuid-Westelijke Delta is geïntegreerd met de de MIRT-gebiedsagenda voor dit gebied. Voor het IJsselmeergebied wordt in 2016 en 2017 een gebiedsagenda ontwikkeld. Voor de Wadden wordt momenteel een beleidsverkenning uitgevoerd, op basis waarvan in 2017 een nieuwe visie wordt opgesteld.

In het MIRT Overzicht zijn 'natte' opgaven en projecten opgenomen. Dit zijn de opgaven en projecten waarbij integrale oplossingen voor meerdere opgaven worden gezocht. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om opgaven en projecten op het gebied van waterveiligheid, zoetwatervoorziening, ruimtelijke adaptatie en waterkwaliteit.

Water in kaart

De stand van zaken bij de 'natte' projecten wordt jaarlijks gepresenteerd op een overzichtskaart. De recentste versie daarvan is Water in kaart 2016. Op Prinsjesdag wordt de voortgang van onderzoeken en projecten gepresenteerd in het Deltaprogrammaboek.

Meer informatie:

- www.deltacommissaris.nl
- <http://www.helpdeskwater.nl/onderwerpen/wetgeving-beleid/nationaal-water-kaart-2016/>

4 Het MIRT en vervanging en renovatie

Binnen het MIRT is in toenemende mate sprake van vervanging en grootschalige renovatie van bestaande infrastructuur. Deze vervangings- en renovatieopgaven bieden kansen om andere ruimtelijke opgaven te realiseren.

Dit kan door de vervangings- en renovatieopgaven breed aan te vliegen en door samen met de omgeving vroeg in het project te verkennen of er meekoppelkansen zijn. Dit kan tot meerwaarde leiden. De renovatie of vervanging van een brug zou bijvoorbeeld de mogelijkheid kunnen bieden om de brug te verhogen en daarmee de vaarweg te verruimen. Ook kan een vervangings- of renovatieproject gekoppeld worden aan een gebiedsontwikkelingsproject van de regio. Zo kan mogelijk werk met werk gemaakt worden.

Deze aanpak wordt nu verder uitgewerkt, zodat deze bij de aankomende vervangings- en renovatieopgaven kan worden toegepast.

Het MIRT en...

5 Het MIRT en duurzaamheid

De verduurzaming van het MIRT is erop gericht duurzaamheid vanaf het begin mee te nemen en het brede begrip zo snel mogelijk te vertalen naar concrete ambities voor het MIRT-project in kwestie. In het MIRT wordt duurzaamheid vertaald in drie hoofdlijnen: People, Planet, Profit. Er is een procesaanpak ontwikkeld die bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Neem duurzaamheid vanaf het begin mee bij de start van elke MIRT-fase. Daarbij wordt: a. breed gekeken naar opgaven en oplossingen, en b. actief samengewerkt met de partners en gebruikers in het gebied.
2. Stel het probleem of de opgave centraal in plaats van de oplossing, en maak zo nodig gebruik van instrumenten als de Omgevingswijzer en het Ambitieweb om de relevante thema's en ambities vast te stellen.
3. Houd ruimte om in te spelen op kansen en ontwikkelingen én rekening te houden met voortschrijdend inzicht.
4. Veranker duurzaamheid in de verschillende fasen van de opdracht of het MIRT-proces en zorg voor een expliciete afweging.

Deze aanpak wordt nu toegepast in een aantal lopende trajecten die als pilot dienen. Op basis hiervan wordt bekeken wat er nodig is om duurzaamheid nog beter in lopende en nieuw op te starten MIRT-projecten te verankeren. Het uitwisselen van kennis en ervaring speelt een belangrijke rol daarbij. Uit de eerste lessen vloeit voor dat er een menukaart (procesmatig en inhoudelijk) wordt opgesteld voor projectleiders als handvat om duurzaamheid in de verschillende MIRT-fasen vorm te geven. Ook wordt onderzocht of duurzaamheidsambities op het terrein van energie, klimaat (adaptatie) en circulaire economie (materialengebruik) kunnen worden geconcretiseerd zodat toepassing in projecten makkelijker wordt. Zo is de Tweede Kamer op 5 juni 2016 geïnformeerd over de ambitie van een energieneutraal Rijkswaterstaat-netwerk in 2030 (TK 30196, nr. 459). Tot slot worden duurzaamheidsambities bij nieuwe te starten MIRT Onderzoeken en MIRT Verkenningen integraal onderdeel van de opdracht.

Meer informatie:

- **Omgevingswijzer**
<http://www.omgevingswijzer.org>
- **Ambitieweb**
<http://www.duurzaamgw.nl/>

6 Het MIRT en REOS: Hoofdlijnen Ruimtelijk-economische ontwikkelstrategie voor Randstad en Brainport Eindhoven vastgesteld

Op 9 juni 2016 hebben de ministers Schultz (IenM), Kamp (EZ) en Plasterk (BZK) en de bestuurders en economic boards van de Noordelijke en Zuidelijke Randstad en Brainport Eindhoven de intentieverklaring Ruimtelijk-economische ontwikkelstrategie (REOS) getekend.

De ondertekenaars zijn het met elkaar eens dat de internationale concurrentiekracht van de stedelijke regio's erom vraagt de (beleids-)inzet te richten op een beperkt aantal toplocaties. De kwaliteit en de bereikbaarheid in de breedste zin (weg, rail, ICT enzovoort) van die toplocaties moeten prioriteit krijgen. Vooral de bereikbaarheid binnen de stedelijke regio's ('first and last mile') is een grote opgave.

Verder hebben de partijen afgesproken om vooral rondom grote stations de bouw van woningen, kantoren en voorzieningen te intensiveren. Investerings in infrastructuur kunnen hierdoor beter worden benut.

De komende periode worden de hoofdlijnen van de REOS uitgewerkt in een adaptieve uitvoeringsagenda met daarin de gezamenlijk aanpak van de opgaven rondom toplocaties, bereikbaarheid en knooppunten.

7 Het MIRT en de stad

Wereldwijd fungeren steden als magneten voor bevolking en bedrijvigheid. Steden spelen een belangrijke rol in de ontwikkeling van de economie en de groei van de werkgelegenheid. Ook in Nederland is de trek naar de stad zichtbaar.

Steden in Nederland

De meeste Nederlandse steden kennen een uitstekende uitgangspositie voor concurrentiekracht, innovatievermogen en leefbaarheid. Die goede uitgangspositie is echter niet vanzelfsprekend. Veel grote steden in Europa groeien harder dan in Nederland. Nieuwe technologische doorbraken kunnen een ingrijpend effect hebben op stedelijke ontwikkeling, bijvoorbeeld waar het gaat om bereikbaarheid en nieuwe vormen van mobiliteit. Bovendien staan steden, ook in Nederland, voor grote opgaven zoals de klimaatverandering, de energietransitie en wijzigingen in de sociale samenhang. Steden vormen kortom een brandpunt van grote kansen en uitdagingen.

Agenda Stad

Tegen deze achtergrond heeft het kabinet samen met steden en andere partijen Agenda Stad in gang gezet om de groei, de leefbaarheid en innovatie in Nederlandse steden te versterken. De agenda krijgt vorm door het afsluiten van City Deals tussen steeds wisselende coalities van steden, rijksdepartementen en andere partijen. City Deals adresseren maatschappelijke opgaven, organiseren agglomeratiekracht door samenwerking tussen steden en stedelijke regio's, nemen publiek-private samenwerking tussen bedrijfsleven, overheden, kennispartners en maatschappelijke initiatieven als uitgangspunt, en zijn innovatief en gericht op doorbraken.

Stedelijke opgaven

Inmiddels zijn negen City Deals getekend die zich nu in de uitvoeringsfase bevinden. Daarnaast zijn er verschillende initiatieven die de komende maanden tot ontwikkeling zullen komen. De getekende deals bestrijken een breed spectrum van stedelijke opgaven: Roadmap Next Economy, Klimaatadaptatie,

Het MIRT en...

Binnenstedelijk Bouwen en Transformatie, Warm welkom voor talent, Health Hub, Inclusieve stad, Stedelijke veiligheid, Eurolab grensoverschrijdend werken en ondernemen, Waarden van groen en blauw in de stad.

Europese Agenda Stad

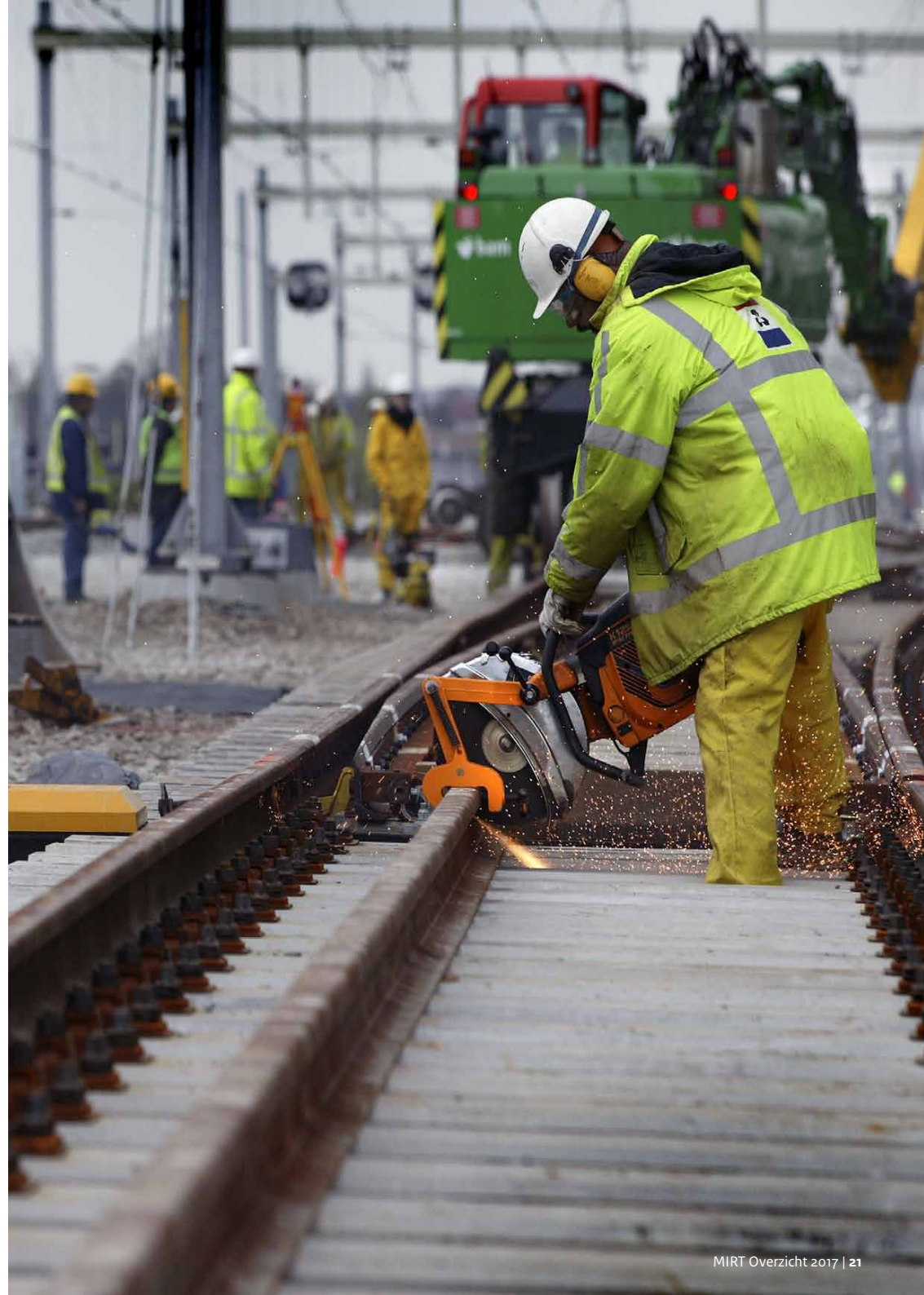
Daarnaast hebben de Europese ministers die verantwoordelijk zijn voor stedelijk beleid overeenstemming bereikt over de Europese Agenda Stad middels het Pact van Amsterdam, gesloten op 30 mei 2016. De Europese Agenda richt zich op drie kerndoelen om EU-beleid beter te laten aansluiten op de stedelijke praktijk: betere regelgeving, betere financiering en betere kennisdeling. Een van de belangrijkste acties van de Europese Agenda Stad is het starten van thematische partnerschappen waarin wisselende coalities van Europese steden, Europese lidstaten, de Europese Commissie en Europese instellingen (zoals de Europese Investeringsbank) samen met andere betrokkenen werken aan EU-beleid dat steden beter ondersteunt bij de aanpak van hun uitdagingen. Vier partnerschappen zijn inmiddels van start gegaan; acht zijn er in de maak. Het reeds in gang gezette partnerschap voor het thema luchtkwaliteit wordt gecoördineerd door het ministerie van IenM; Utrecht is een van de stedelijke partners.

Meer informatie:

- [website Agenda Stad](http://www.agendastad.nl)
<http://www.agendastad.nl>

8 Het MIRT en publiek vastgoed

Tijdens het BO MIRT van het najaar 2013 is in alle MIRT-regio's afgesproken om het onderwerp (rijks)vastgoed voortaan te agenderen. Een van de doelen is om te onderzoeken of (rijks)vastgoed kan bijdragen aan het realiseren van de beleidsambities die rijk en regio in de MIRT Gebiedsagenda hebben geformuleerd.



Het MIRT en...

Provinciale rijksvastgoedplannen

De eerste stap hiertoe vormen de Provinciale rijksvastgoedplannen, die voor alle provincies, en in overleg met de provincies, zijn opgesteld. De rijksvastgoedplannen bevatten voorstellen voor zogenoemde beleid-vastgoedcombinaties (bvc's): situaties waarin door middel van verkoop, aankoop of (mede)gebruik van gronden of gebouwen een beleidsdoel zou kunnen worden gerealiseerd.

Een deel van de beschreven combinaties in het Provinciaal rijksvastgoedplan is al in uitvoering, een deel is in ontwikkeling en een ander deel moet nog nader onderzocht worden op praktische uitvoerbaarheid. Het is een eerste analyse.

Kansrijke projecten

De uitdaging is om deze analyse in overleg met decentrale overheden te verfijnen en te onderzoeken op kansrijke projecten (bvc's). Met een beperkte selectie van kansrijke beleid-vastgoedcombinaties kunnen allianties ambities oppakken en acties uitvoeren om integrale gebiedsontwikkeling tastbaar te maken. Voorbeelden zijn op onderstaande website terug te vinden. Een MIRT Onderzoek kan helpen om de juiste visie te formuleren, maar ook het bedenken van een slimme vastgoedstrategie opdat passende beleidsdoelen gerealiseerd worden zorgt voor acties op maat.

Meer informatie:

- <https://www.vastgoedvanhetrijk.nl/rijksvastgoedplannen/algemeen>

9 Het MIRT en energie

Nederland staat voor een forse opgave op het gebied van energie. Er wordt gewerkt aan de energietransitie van fossiele energie naar duurzame energie. Wind op zee, wind op land, zonne-energie, energie uit biomassa, geothermie en diverse andere innovatieve vormen van energieopwekking spelen daarbij een belangrijke rol.

Energieakkoord

Met het Energieakkoord (september 2013) komt een duurzame energievoorziening een stap dichterbij. Naast de rijksoverheid tekenden ook natuur- en milieuorganisaties, vakbonden, energieproducenten, netbeheerders, de bouwsector, woningcorporaties, de chemiesector en vertegenwoordigers van burgerinitiatieven het Energieakkoord. Het streven is 14% duurzame energie in 2020 en 16% in 2023. Uiteindelijk zal de Nederlandse energievoorziening in 2050 volledig duurzaam zijn. De grote veranderingen in het energiesysteem van centraal naar decentraal en naar een grotere diversiteit in de energieopwekking hebben ruimtelijke consequenties voor productielocaties en energietransportnetwerken en vereisen een integrale aanpak.

Windenergie op land

Een voorbeeld is windenergie op land. In de Structuurvisie Windenergie op land heeft het rijk na overleg met de provincies elf gebieden aangewezen die geschikt zijn voor windparken van minimaal 100 megawatt. In de provinciale structuurvisies worden gebieden aangewezen voor windparken kleiner dan 100 megawatt. Deze gebieden samen zijn nodig om een totaal vermogen van 6000 megawatt in 2020 te realiseren als bijdrage aan de doelstelling van 14% duurzame energie in 2020. Er zijn grote regionale verschillen in duurzame energieproductie. Wind op land concentreert zich in de kustprovincies en Flevoland. In Oost-Nederland wordt veel biomassa benut voor duurzame energie en in West-Nederland ontwikkelen zich projecten waarin op grote schaal gebruik wordt gemaakt van warmte.

Meer informatie:

• Energieakkoord

- <http://www.energieakkoordser.nl/energieakkoord.aspx>

10 Het MIRT en (toekomstige) regelgeving

Voor de uitvoering van de MIRT-projecten zijn alle partijen gebonden aan vigerende wet- en regelgeving. Er zijn echter gevallen mogelijk waarbij projecten beter en sneller uitvoerbaar zijn door flexibeler met die wetten en regels om te gaan. Hierna worden twee wetten genoemd die van toepassing kunnen zijn in het MIRT.

Stelselherziening omgevingsrecht (wetsvoorstel Omgevingswet)

Op 22 maart 2016 is het wetsvoorstel Omgevingswet (Ow) door de Eerste Kamer aangenomen. De Ow maakt deel uit van de stelselherziening van het omgevingsrecht, die tot doel heeft de wet- en regelgeving gericht op de fysieke leefomgeving te vereenvoudigen en te bundelen. Andere onderdelen van de stelselherziening zijn onder andere het uitwerken van de uitvoeringsregelgeving van het wetsvoorstel en de voorbereiding van de implementatie en projecten in het kader van Nu al Eenvoudig Beter.

Meer informatie:

- <https://omgevingswetportaal.nl>

Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet (Chw) maakt voor overheden en markt-partijen eenvoudige en snelle procedures mogelijk voor ruimtelijke besluiten en geeft (juridische) ruimte voor het vinden van creatieve oplossingen in het ruimtelijke domein. De Chw is op 31 maart 2010 in werking getreden als tijdelijke wetgeving in reactie op de financiële en economische crisis. Sinds 25 april 2013 is de Chw voor onbepaalde tijd verlengd, tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet waar de Chw zal uiteindelijk in zal opgaan. De minister van IenM coördineert de uitvoering van de Chw. Projecten die zijn aangewezen onder het Besluit uitvoering Chw kunnen onder andere, vooruitlopend op de invoering van de Omgevingswet, experimenteren met onderdelen van deze wet.

Meer informatie:

- <http://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/crisis-herstelwet/chw-kort/>



MIRT Onderzoeken

MIRT Onderzoeken

1. Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen
2. Adaptatiestrategie waterveiligheid buitendijks
3. Adaptief programma Brainport City (vervolg MIRT Onderzoek Brainport Avenue)
4. Alblasserwaard
5. Anders Benutten
6. Bereikbaarheid Arnhem Nijmegen
7. Bereikbaarheid Deil-Den Bosch
8. Bereikbaarheid Noordwestkant Amsterdam
9. Bereikbaarheid Oostkant Amsterdam
10. Bereikbaarheid regio Rotterdam - Den Haag
11. Concurrentiekracht Noord-Nederland
12. Corridor Oost (goederenvervoer)
13. Corridor Zuid (goederenvervoer)
14. Greenports en de samenwerking met Mainports
15. Holwerd aan Zee
16. IJssel-Vechtdelta
17. Koploperproject Hoogwaterveiligheid Maastricht
18. Koploperproject Maas Venlo
19. Koploperproject Maas Ravenstein - Lith
20. Landzijdige bereikbaarheid Lelystad Airport
21. Meerjarig adaptief programma Eems-Dollard (Vervolg MIRT Onderzoek Economie en ecologie Eems-Dollard in balans)
22. Meerlaagsveiligheid Dordrecht
23. Optimale langetermijn-veiligheidsstrategie voor de Oosterschelde
24. Organisch bouwen
25. Rijksvastgoed Lelystad
26. Stedelijke bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam
27. Stimuleren Verstedelijking Zuidelijke Randstad





Beschermen en beleven Nieuwe getijdennatuur Perkpolder

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en
Milieuzaken

Rijkswaterstaat ontwikkelt op deze locatie 75 hectare nieuw
kustnatuur gebied. Sinds de dijk in 2013 werd doorge-
broken, vormt twee keer per dag het Westerscheldewater
in en uit het natuurgebied. Het aangroeiende silt hoogte het
gebied op natuurlijke wijze langzaam op. Zo ontstaan de
komende tientallen jaren slikken en schorren, doornaden
door kievissen. De ophoging van het gebied vormt een extra
buffer voor de veiligheid.

De nieuwe schorren en slikken dragen bij aan het behoud en
herstel van de bijzondere getijdennatuur in de Westerschelde.
Vogels vinden er een rijk voortgevoerd gebied en rusten op de dijk.
Bij hoog water, als het gebied meer begroeid is, zullen ook
broedvogels zoals curauze, boomkruiper, sterns en
meervouwen het gebied weten te vinden.

Op de dijk, rondom het natuurgebied mag gewandeld en
gefietst worden, met uitzondering van een deel van de onder-
grond. Het nieuwe natuurgebied is uit veiligheidsoogpunt
aanvullend de toegankelijke niet toegankelijk. Zo zorgen we
erom dat vogels niet worden verstoorde en de natuur zich goed
kan ontwikkelen.

Meer weten?
Kijk op rijkswaterstaat.nl of bel 0800-



Water. Wegen. Werken. Rijk



Gerealiseerde projecten 2016

Gerealiseerde projecten

2016

1. A1 Bunschoten - Knooppunt Hoevelaken
2. A4 Delft - Schiedam
3. A7/A8 Purmerend - Zaandam - Coenplein
4. A12 Ede - Grijsoord
5. A15 Maasvlakte - Vaanplein
6. Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)
7. Arnhem Centraal
8. Bijdrage containertransferium Alblasterdam
9. Bouw 4^e sluis kolk Ternaaien
10. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal Zuid
11. Natuurcompensatieproject Perkpolder





Gerealiseerde projecten 2012-2016

Gerealiseerde projecten

2012-2016

Gerealiseerde projecten 2016

1. A1 Bunschoten - Knooppunt Hoevelaken
2. A4 Delft - Schiedam
3. A7/A8 Purmerend - Zaandam - Coenplein
4. A12 Ede - Grijsoord
5. A15 Maasvlakte - Vaanplein
6. Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)
7. Arnhem Centraal
8. Bijdrage containertransferium Alblaserdam
9. Bouw 4^e sluislokk Ternaaien
10. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal Zuid
11. Natuurcompensatieproject Perkpolder

Gerealiseerde projecten 2015

12. A4 Burgerveen-Leiden
13. A4 Dinteloord-Bergen op Zoom
14. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl
15. Den Haag CS NSP
16. N11 Leiden/Zoeterwoude - Alphen a/d Rijn
17. N31 Leeuwarden (Haak)
18. N33 Assen-Zuidbroek
19. N35 Combiplan Nijverdal
20. N61 Hoek-Schoondijke
21. N62 Kanaalkruising Sluiskil
22. Rijswijk-Schiedam (Ingebruikname 2-sporige tunnel Delft)
23. Station Barneveld Zuid
24. Station Nijmegen Goffert
25. Zuid-Willemsvaart, aanleg Máximkanaal en opwaarderen tot Veghel

Gerealiseerde projecten 2014

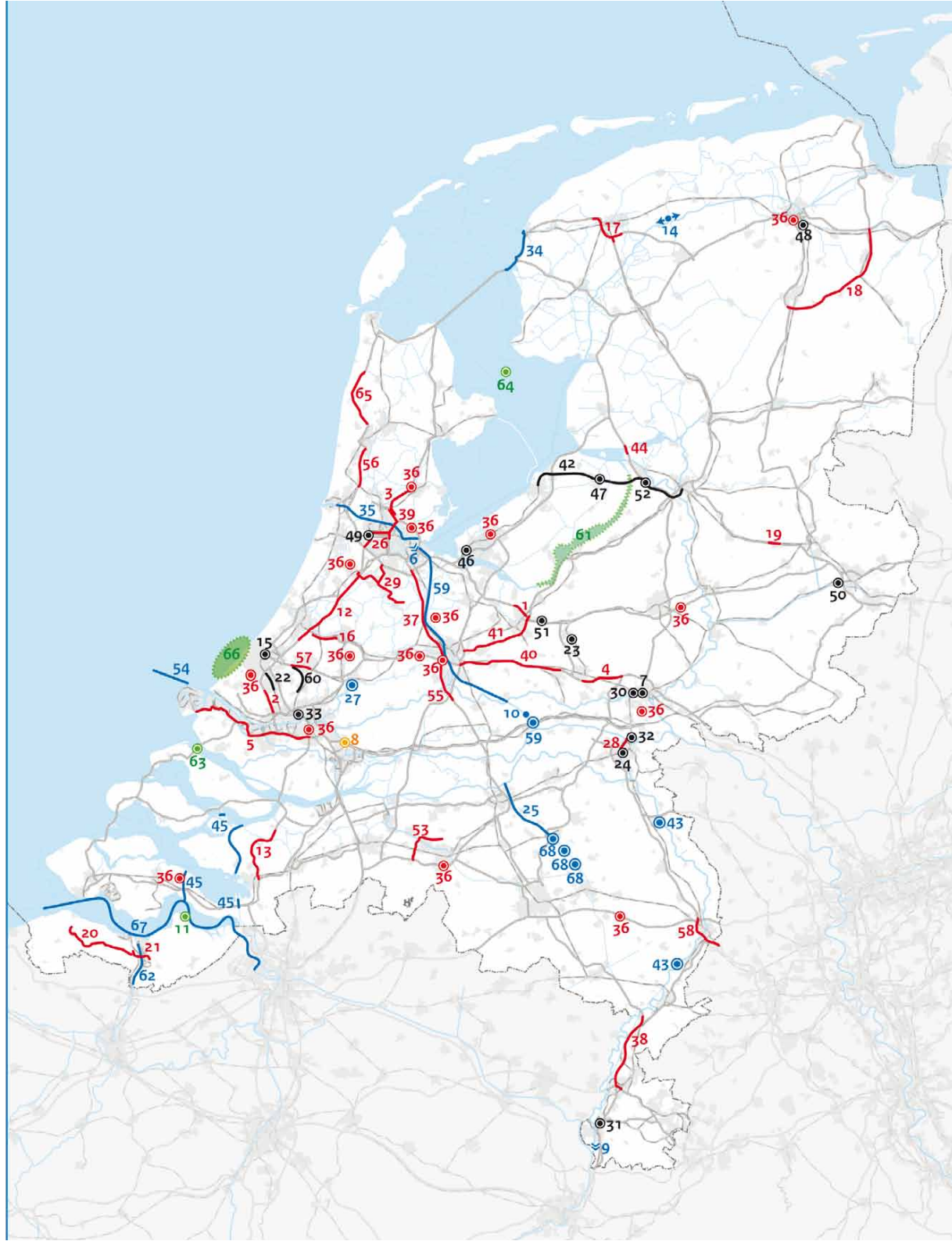
26. A10 Tweede Coentunnel / A5 Westrandweg / N200 Halfweg
27. Capaciteit Julianasluis Gouda
28. Nijmegen, tweede stadsbrug
29. N201
30. Sporen in Arnhem
31. Station Maastricht-Noord
32. Station Nijmegen-Lent
33. Rotterdam Centraal (NSP)
34. Verdieping vaarweg Harlingen - Kornwerderzand (Boontjes)
35. Walradar Noordzeekanaal
36. 1^e tranche Actieprogramma Wegen (beleidskader Beter Benutten)

Gerealiseerde projecten 2013

37. A2 Holendrecht - Ouderijs
38. A2 Maasbracht - Geleen
39. A10 Tweede Coentunnel / A5 Westrandweg
40. A12 Utrecht - Veenendaal
41. A28 Utrecht - Amersfoort
42. Hanzelijn
43. Maas (baggeren en kunstwerken)
44. N50 Ramspol - Ens
45. Rotterdam - België/Zeeland (renovatie o.a. Volkeraksluizen)
46. Station Almere Poort
47. Station Dronten
48. Station Groningen Europapark
49. Station Halfweg - Zwanenburg
50. Station Hengelo Gezondheidspark
51. Station Hoevelaken
52. Station Kampen Zuid
53. Tilburg Noordwestangent
54. Verbreding Maasgeul

Gerealiseerde projecten 2012

55. A2 Ouderijs - Everdingen
56. A9 Alkmaar - Uitgeest
57. A12 Zoetermeer - Zoetermeer centrum (noordbaan)
58. A74 Venlo
59. Amsterdam - Rijnkanaal/Lek
60. Busverbinding Zoetermeer - Rodenrijs
61. Integrale Inrichting Veluwerandmeren (IIVR)
62. Kanaal Gent - Terneuzen (baggeren, oevers en sluisen)
63. Masterplan Haringvliet (conservering staal/elektronica bewegingswerken)
64. Natte natuurprojecten IJsselmeergebied
65. N9 Koedijk - De Stolpen
66. Pilot Zandmoter Delflandse kust
67. Verruiming vaargeul Westerschelde Zuid-Willemsvaart (vervanging sluisen 4,5 en 6)





Nationaal

Opgavenkaart

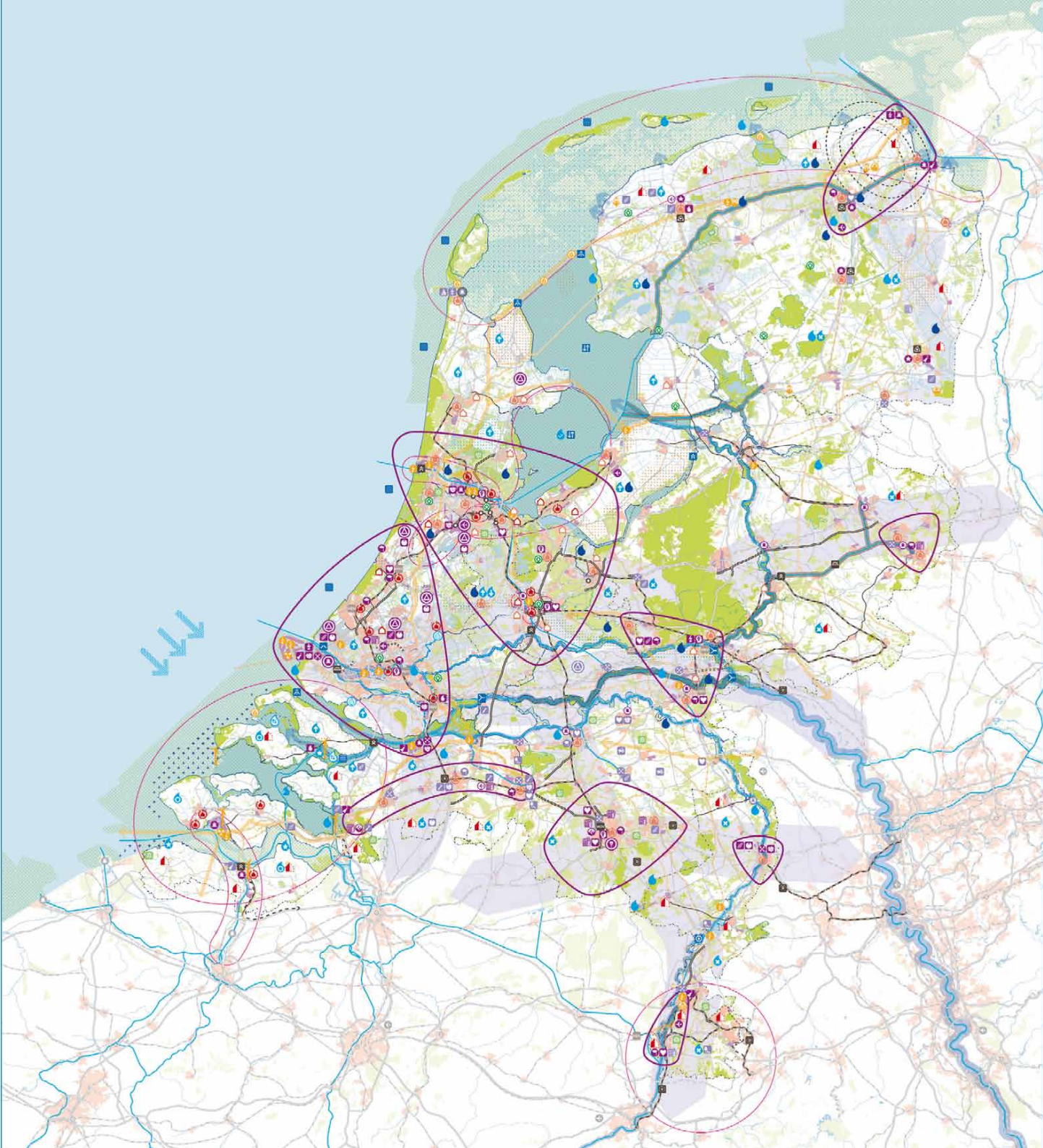
File top 50

Infographic

Project- en programmabladen

Nationaal Opgavenkaart

< Ga naar legenda



Nationaal Opgavenkaart

< Ga terug naar de kaart

Algemeen

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

Economie

Topsectoren

- High Tech Systemen & Materialen
- Energie
- Creatieve industrie
- Agro & Food
- Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
- Life Sciences & Health
- Chemie
- Logistiek
- Water
- Mainport Schiphol
- Mainport Rotterdam
- Brainport Eindhoven
- Greenport
- Burgerluchthaven van nationale betekenis
- Militaire luchthaven met burgermedegebruik
- Militaire luchthaven
- Zeehaven van nationale betekenis
- Binnenhaven van nationale betekenis
- Multimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)
- Kennis

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
- Knelpunt hoofdwegennet
- (Mogelijk) nieuwe verbinding hoofdwegennet
- Hoofdspoorwegennet
- Knelpunt hoofdspoorwegennet
- Nieuwe spoorverbinding (indicatief)
- Knelpunt grensoverschrijdend spoortransport
- Hoofdvaarwegennet
- Knelpunt hoofdvaarwegennet
- Knelpunt sluis
- Knelpunt brug
- Integrale multimodale ontwikkeling
- Achterlandverbindingen
- Regionaal**
- Belangrijke regionale weg
- Knelpunt regionale weg
- Nieuwe regionale verbinding
- Knelpunt brug
- Samenhangend HOV-netwerk

Natuur, Landschap & Erfgoed

- EHS op land (herijkt)
- Natura 2000 - land
- Natura 2000 - water
- Nationaal Park
- Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Natuurlijk erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Regionaal**
- Aanpak in groen-blauwe structuur of Metropolaan 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

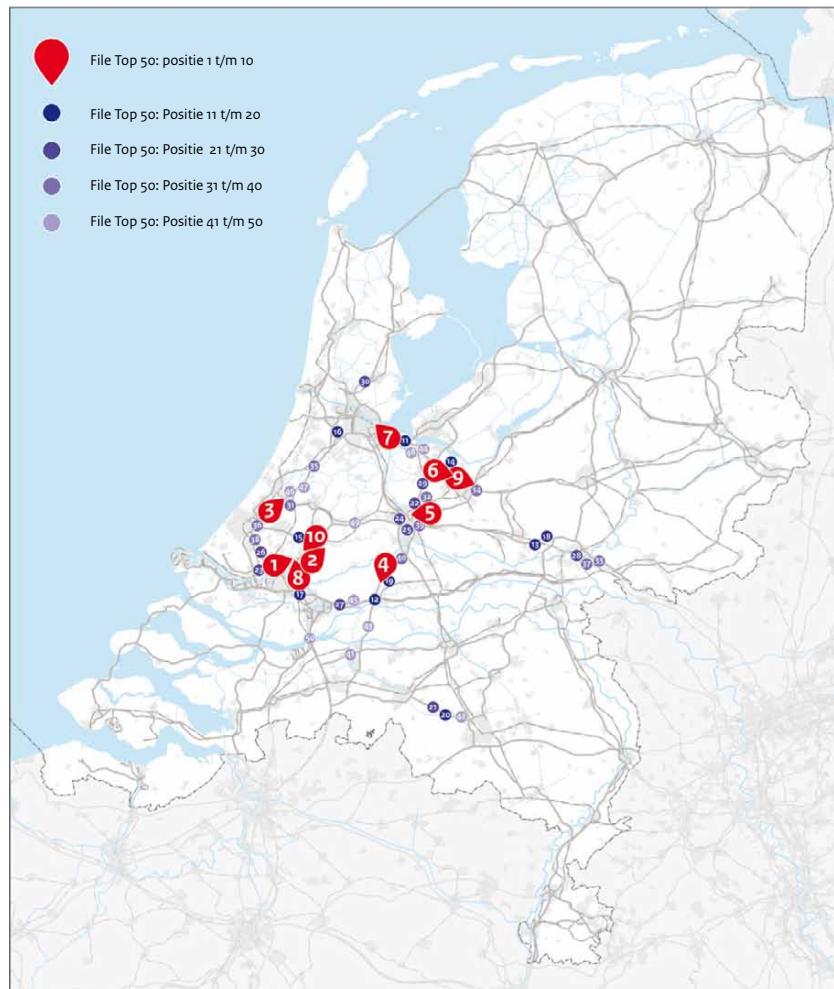
- Primaire kering - voldoet niet (Derde Toets)
- Primaire kering - nader onderzoek (Derde Toets)
- Primaire kering - voldoet (Derde Toets)
- Piekafvoer / Afwatering
- Peilbeheer / Peilfluctuatie
- Afvoerverdelling
- Afvoercapaciteit
- Berging Zuidwestelijke Delta
- Maeslantkering, Nieuwe Waterweg
- Kustfundament / Zandsuppletie
- Secundaire stuurknop
- Sluis
- Berging (zoekgebied)
- 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 gebiedsontwikkeling / project
- Noordruimte

Nationaal File top 50

Op verzoek van de Tweede Kamer (TK 31305, nr. 115) wordt sinds 2009 in het MIRT Overzicht de meest recente File Top 50 weergegeven.

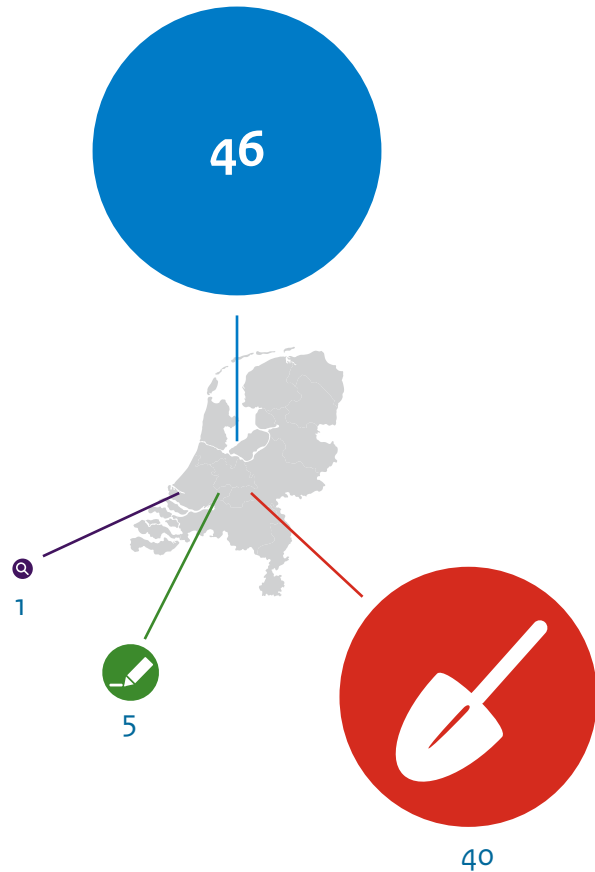
Het ministerie van IenM werkt aan het oplossen van deze en andere fileknelpunten. Als een wegenproject een bijdrage levert aan het oplossen of verminderen van een of meer knelpunten uit de File Top 50 staat dit op het betreffende projectblad aangegeven. De projecten bevinden zich hier in verschillende fasen: realisatie, planuitwerking of verkenning. Naast de wegenprojecten die in dit MIRT Overzicht zijn opgenomen, investeert IenM in innovatieve verkeersmaatregelen. Ook via het programma Beter Benutten wordt ingezet op de reductie van files op specifieke trajecten waar de spitsproblemen zich het meeste voordoen en waarover binnen het programma afspraken zijn gemaakt met regionale overheden en het bedrijfsleven. De File Top 50 is samengesteld door Rijkswaterstaat op basis van filegegevens van mei 2015 tot en met april 2016.

Rijkswaterstaat berekent de File Top 50 aan de hand van de zogenoemde filezwaarte: de filelengte in kilometers maal het aantal minuten dat de file er staat. Naast Rijkswaterstaat publiceren andere organisaties ranglijsten van de zwaarste knelpunten in het wegennetwerk. Deze overzichten kunnen in beperkte mate van elkaar verschillen. De uiteindelijke rangorde is onder andere afhankelijk van de definitie van een file, de berekeningswijze en de systematiek van het toewijzen van de file aan een bepaalde (kop)locatie. Hiermee wordt prioriteit gegeven aan de grootste knelpunten zoals de motie Sharpe verzoekt (TK 32123, nr. 123).



- | | | | |
|-----|------|------------------------------|---|
| 1. | A20 | Hoek van Holland - Gouda | tussen Crooswijk en Terbregseplein |
| 2. | A20 | Hoek van Holland - Gouda | tussen Nieuwerkerk Aan Den IJssel en Moordrecht |
| 3. | A4 | Delft - Amsterdam | tussen Leidschendam en Zoeterwoude-Dorp |
| 4. | A27 | Utrecht - Gorinchem | tussen Lexmond en Noordeloos |
| 5. | A28 | Zwolle - Utrecht | tussen De Uithof en Rijnsweerd |
| 6. | A1 | Amsterdam - Apeldoorn | tussen Soest en Eembrugge |
| 7. | A1 | Apeldoorn - Amsterdam | tussen Brug Over Het Amsterdam-Rijnkanaal en Diemen |
| 8. | A16 | Breda - Rotterdam | tussen Prins Alexander en Terbregseplein |
| 9. | A1 | Amsterdam - Apeldoorn | tussen Eembrug en Bunschoten |
| 10. | A20 | Gouda - Hoek van Holland | tussen Moordrecht en Nieuwerkerk Aan Den IJssel |
| 11. | A1 | Amsterdam - Apeldoorn | tussen Brug Over Het Amsterdam-Rijnkanaal en Muiden |
| 12. | A27 | Gorinchem - Breda | tussen Industrieterrin Avelingen en Merwedeburg |
| 13. | A12 | Den Haag - Arnhem | tussen Wageningen en Oosterbeek |
| 14. | A1 | Apeldoorn - Amsterdam | tussen Eembrug en Eembrugge |
| 15. | A12 | Arnhem - Den Haag | tussen Gouwe en Zevenhuizen |
| 16. | A9 | Alkmaar - Amstelveen | tussen Raasdorp en Badhoevedorp |
| 17. | A16 | Rotterdam - Breda | tussen Feijenoord en Ridderkerk-Noord |
| 18. | A12 | Arnhem - Den Haag | tussen Oosterbeek en Wageningen |
| 19. | A27 | Gorinchem - Utrecht | tussen Noordeloos en Lexmond |
| 20. | A58 | Breda - Eindhoven | tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20,7 en Oirschot |
| 21. | A58 | Eindhoven - Breda | tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20,7 en Moergestel |
| 22. | A27 | Utrecht - Almere | tussen Utrecht-Noord en Bilthoven |
| 23. | A20 | Gouda - Hoek van Holland | tussen Crooswijk en Rotterdam-Centrum |
| 24. | A2 | Amsterdam - 's-Hertogenbosch | tussen Utrecht Papendorp en Oudenrijn |
| 25. | A12 | Arnhem - Den Haag | tussen Nieuwegein en Oudenrijn |
| 26. | A13 | Rijswijk - Rotterdam | tussen Overschie en Kleinpolderplein |
| 27. | A15 | Gorinchem - Ridderkerk | tussen Sliedrecht-Oost en Sliedrecht-West |
| 28. | N325 | Arnhem - Arnhem Velperbroek | tussen Westervoort en Presikhaaf |
| 29. | A27 | Almere - Utrecht | tussen Hilversum en Bilthoven |
| 30. | A7 | Zurich - Amsterdam | tussen Purmerend-Zuid en Wijdewormer |
| 31. | A4 | Amsterdam - Delft | tussen Zoeterwoude-Dorp en Leidschendam |
| 32. | A27 | Almere - Utrecht | tussen Bilthoven en Utrecht-Noord |
| 33. | A12 | Oberhausen - Arnhem | tussen Zevenaar en Duiven |
| 34. | A1 | Apeldoorn - Amsterdam | tussen Hoevelaken en Hoevelaken |
| 35. | A4 | Amsterdam - Delft | tussen Burgerveen en Nieuw-Vennep |
| 36. | A12 | Arnhem - Den Haag | tussen Den Haag-Centrum en Malieveld |
| 37. | A12 | Arnhem - Oberhausen | tussen Westervoort en Duiven |
| 38. | A13 | Rijswijk - Rotterdam | tussen TU Delft en Berkel En Rodenrijs |
| 39. | A27 | Utrecht - Gorinchem | tussen Rijnsweerd en Lunetten |
| 40. | A27 | Utrecht - Gorinchem | tussen Everdingen en Lexmond |
| 41. | A59 | Zonzeel - Oss | tussen Oosterhout en Raamsdonksveer |
| 42. | A58 | Breda - Eindhoven | tussen Oirschot en Best |
| 43. | A27 | Breda - Gorinchem | tussen Nieuwendijk en Werkendam |
| 44. | A1 | Apeldoorn - Amsterdam | tussen Naarden-West en Muiderberg |
| 45. | A15 | Ridderkerk - Gorinchem | tussen Sliedrecht-West en Sliedrecht-Oost |
| 46. | A4 | Amsterdam - Delft | tussen Zoeterwoude-Rijndijk en Zoeterwoude-Dorp |
| 47. | A4 | Amsterdam - Delft | tussen Aquaduct Oude Rijn en Zoeterwoude-Rijndijk |
| 48. | A1 | Amsterdam - Apeldoorn | tussen Muiden-Oost en Muiderberg |
| 49. | A12 | Den Haag - Arnhem | tussen Nieuwerbrug en Woerden |
| 50. | A16 | Rotterdam - Breda | tussen Moerdijkbrug en Klaverpolder |

Totaal aantal projecten



Wegen



3½

3½

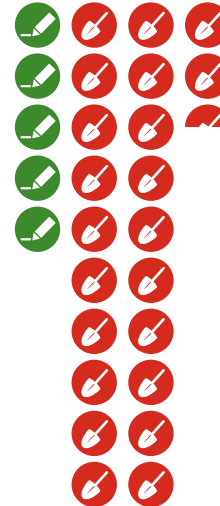


Spoor/OV



27½

5 22½



Vaarwegen



4

4



Water



7

7



Overig



4

1 3



Onderzoek



Verkenning



Planuitwerking



Realisatie

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Greenports en de samenwerking met mainports



Aanleiding en doel In 2015 zijn rijk en regio, met betrokkenheid van ondernemers, een onderzoek gestart naar de toekomstige ontwikkeling van de greenports in samenhang met de beide mainports. Het onderzoek heeft een nationale scope.

De verbetering van de samenwerking tussen greenports en mainports is een onderwerp dat zowel bij het bedrijfsleven als bij overheden in de schijnwerpers staat. Het zijn sterke economische sectoren die in potentie veel onderlinge relaties hebben, maar nog onvoldoende elkaars sterkten en kansen benutten. Deze samenwerking wordt al meer bij en tussen bedrijven zichtbaar, maar is nog beperkt waarneembaar in netwerken, het beleid en ruimtelijke en logistieke opgaven. In de netwerkeconomie wordt de koppeling tussen de 'ports', en ook met de stedelijke regio's als motoren voor innovatie, steeds belangrijker. De toekomst vraagt daarom om *survival of the best integrated*. Die integratie kan verder versterkt worden.

Het onderzoek richt zich op het detecteren van kansen daartoe vanuit het ruimtegebruik en de logistiek. Centraal hierin staat het denken en handelen vanuit (vers)ketens en netwerken. Dit heeft geleid tot een gedragen beleidsconcept dat in het oranje kader is samengevat.

Het onderzoek bestaat uit twee delen. Het eerste deel is afgerond en de resultaten daarvan zijn vastgelegd in een tussentijdse rapportage (december 2015). In het tweede deel wordt het gevonden beleidsconcept verder uitgewerkt. Het wordt in het veld nader getoetst. Daarnaast wordt er samen met ondernemers en de regio's inzichtelijk gemaakt wat er nodig is voor de versterking van het netwerk, zowel op netwerkniveau als per greenport en mainport, om het beleidsconcept gezamenlijk te kunnen realiseren. Dit zal leiden tot drie producten: een uitgewerkt beleidsconcept, een



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

handelingsperspectief en een ruimtelijk-economische agenda.

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

Betrokken partijen Het rijk (de ministeries van IenM en EZ); de provincie Zuid-Holland; greenports Westland/ Oostland, Boskoop,

Duin- en Bollenstreek, Aalsmeer, Noord-Holland-Noord en Venlo; de mainports Schiphol en Rotterdam; en de markt via onder andere het ondernemersplatform Green meets Port en de Triple-Helix-organisaties van greenports.

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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.

Grensoverschrijdend Spoorvervoer



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

Oplossing Een oplossingsrichting is het mede-investeren van het ministerie van IenM in de ontwikkeling van grensoverschrijdende treinverbindingen. Intensief overleg met de regio en Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen (NRW) heeft geleid tot een twaalfjarige concessie vanaf 2017 tussen Arnhem en Emmerich naar Düsseldorf. Het ministerie van IenM draagt eenmalig € 6 mln bij. Er is besloten om het spoor tussen Landgraaf en de grens met Duitsland te elektrificeren en met een sneltrein Maastricht-Heerlen-Aken te rijden tot 2031. Aan de elektrificatie van het traject Landgraaf-Duitse grens draagt het ministerie van IenM € 7,5 mln bij (50%) en aan de exploitatiekosten tot en met 2028 in totaal € 2,75 mln. Samen met deelstaten Nedersaksen en NRW ondersteunt het ministerie van IenM de treindienst van Bielefeld over Osnabrück en Rheine vanaf 2017/2018 en laat deze de komende vijftien jaar doorrijden naar Hengelo. Het ministerie van IenM draagt eenmalig € 9,33 mln bij. Het ministerie van IenM heeft maximaal € 17 mln gereserveerd voor cofinanciering voor het verkorten van de reistijd en de kwaliteit van de verbinding met Leer, Oldenburg en Bremen. Of dit doorgaat is afhankelijk van de uitkomsten



van een onderzoek van de provincie Groningen. Ten slotte heeft het ministerie van IenM € 6 mln bijgedragen aan de sneltramverbinding Maastricht-Lanaken. Met de provincie Limburg is overeenstemming bereikt over de vaststelling van twee no-regret-maatregelen op het traject Heerlen-grens, waardoor het mogelijk wordt een extra treindienst van Heerlen naar Duitsland te bieden. Het gaat om dubbelspoor tussen Heerlen en Landgraaf en om seinverdichting van Landgraaf tot de grens. De maatregelen worden gefinancierd door het ministerie van IenM uit het resterend budget voor de optimalisering van de verbinding van Heerlen naar de grens (Aken; € 10,4 mln.) en

het bij het ministerie van IenM gereserveerde budget voor de aanleg van de Avantislijn (€ 9 mln). Het gezamenlijke budget van het ministerie van IenM en de provincie Limburg, aan te vullen met een TEN-T-subsidie voor de realisatie, maakt de start van de planuitwerking mogelijk.

Planning Per initiatief is er een andere planning.

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

Grensoverschrijdend Spoorvervoer (vervolg)

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

Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2013	88	Divers
MIRT 2014	71	Divers
MIRT 2015	71	Divers
MIRT 2016	60	Divers
MIRT 2017	61	Divers
verschil	-27	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

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

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen



MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën



Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT

2015: In overleg met ProRail zijn over de pilot 'standaard langzaam verkeerstunnel' van het programma PVVO nadere afspraken gemaakt over de toedeling van het resterende budget. Daarbij is gekozen voor overheveling van het resterende budget van € 2,2 mln naar het LVO. Dit programma geeft invulling aan het integrale overwegen-beleid van het ministerie van IenM en is in die zin een overkoepelend programma voor alle overwegprojecten.

2017: Voor de aanpak van Niet-actief beveiligde overwegen (NaBo's) is € 10 mln overgeboekt vanuit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) naar het nieuw in het realisatieprogramma opgenomen programma Aanpak Niet-actief beveiligde overwegen. Hiermee wordt een deel van de beschikbare Rijksmiddelen voor overwegen gebruikt. Het uitgangspunt daarbij is cofinanciering van de voorgestelde maatregelen door de regio, rekening houdend met beperkte financiële kaders bij zowel het ministerie van IenM als de regio. Met het budget kan een aantal NaBo's met een hoog risicoprofiel, waar reeds plannen voor in ontwikkeling zijn, worden aangepakt.

Landelijk Verbeterprogramma Overwegen



Opgave Veiligheid en betrouwbaarheid van het spoor hebben voor het kabinet hoge prioriteit. Het Regeerakkoord (kabinet-Rutte II) bevat de opgave dat er een verbeterprogramma komt om het aantal overwegincidenten te verminderen. Met het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) geeft het ministerie van IenM in samenwerking met ProRail, decentrale overheden en andere betrokken partijen uitvoering aan die opgave. Elk incident heeft een grote impact op de omgeving en de samenleving. De afgelopen jaren zijn diverse verbeteringen aan 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.

Oplossing Voor verdere vermindering van het aantal incidenten op overwegen wordt ingezet op een integrale aanpak van de overwegen vanuit spoor en weg in de bredere ruimtelijke context van de overweg. ProRail werkt in nauwe samenwerking met decentrale overheden en wegbeheerders aan maatregelen om het aantal incidenten of de kans daarop te verminderen. Deze maatregelen zullen zich zowel op aanpassing van het spoorstelsel als op aanpassing van het wegennet kunnen richten. Daarbij richt het programma zich primair op de meer generieke maatregelen. Innovatie en kosteneffectiviteit zijn daarbij van groot belang. Inzet is een vernieuwende aanpak waarbij gebruik wordt gemaakt van de kennis en ervaringen die zijn opgedaan in het programma Beter Benutten, waarbij het LVO een platform beoogt te zijn voor nieuwe initiatieven en het uitwisselen van kennis. Het doel van het LVO is het samen met betrokken



partijen bevorderen van veilige en vlotte doorstroming van weg- en spoorverkeer op overwegen met slimme, innovatieve en kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten of de kans daarop aantoonbaar vermindert. Voor specifieke projecten is cofinanciering door de decentrale overheden en het ministerie van IenM een uitgangspunt. Vanuit het rijk geldt daarbij een maximale bijdrage van 50% voor de meest kosteneffectieve oplossing. Generieke maatregelen worden in beginsel door het ministerie van IenM gefinancierd.

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

Financiën Landelijk: € 193 mln. Artikel IF 13.03.04.

Politiek/bestuurlijk De opdracht is opgenomen in het Regeerakkoord. Inzet van decentrale overheden is een vereiste.

Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2014	200	Divers
MIRT 2015	202	Divers
MIRT 2016	203	Divers
MIRT 2017	193	Divers
verschil	-7	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBO)	1	

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

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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: zie de aangegeven verschillende financiële wijzigingen: aanpassing budget in Voorjaarsnota en verplaatsing gelden tussen projecten.

2017: In het voorstel voor de Herijking, dat besproken is in het Notaoverleg MIRT van 23 november is er voor 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 in de op 17 februari 2016

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer



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

Oplossing Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) kent vier speerpunten:

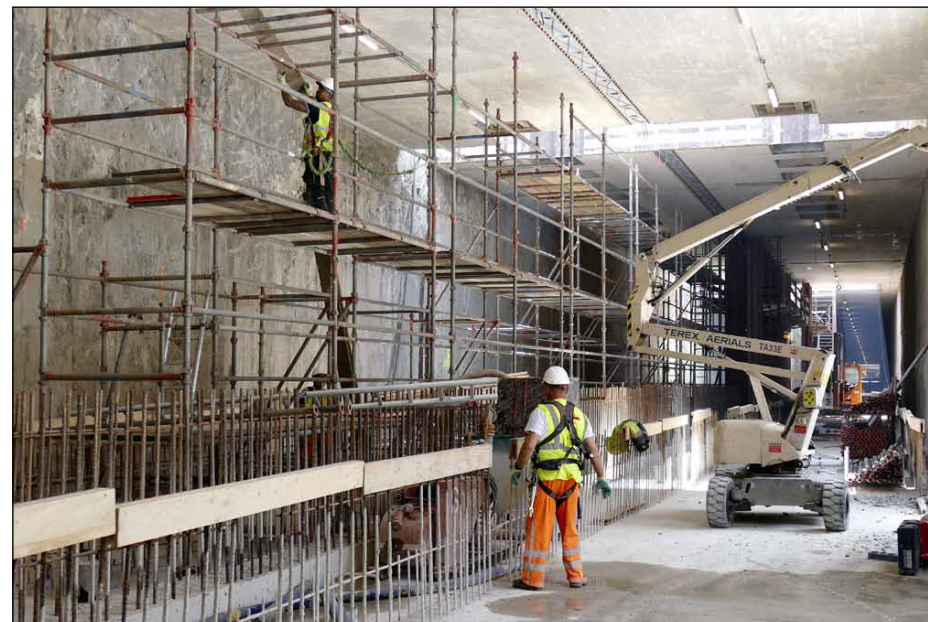
- 1 hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de Randstad;
- 2 samenhangende regionale ov-systemen waarvan het spoorvervoer – met name de Sprinters – de ruggengraat vormt;
- 3 kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen;
- 4 toekomstvaste routestrategie van het spoorgoederenvervoer.

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

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

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

Planning Diverse (Ontwerp-)Tracébesluiten en MER's: vanaf 2012 (afhankelijk per werkpakket). Start realisatie: vanaf 2013 (afhankelijk per werkpakket). In 2013 bestuurlijk besluit goederenrouting Oost Nederland; 2014 besluit over goederenrouting Zuid NL (MER



Meteren-Boxtel). In juni 2014 is een besluit genomen over Goederen Oost-Nederland, Amsterdam Centraal en Meteren-Boxtel. In december 2014 is het Ontwerp-Tracébesluit Rijswijk-Delft Zuid vastgesteld. In juni 2015 is het Tracébesluit Doorstroomstation Utrecht (DSSU) vastgesteld. De meest recente planning van PHS is verwerkt in dit MIRT Overzicht en de kasplanning. Waar mogelijk en relevant is met de integrale planning rekening gehouden met onder andere het beveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS).

Financiën Voor PHS is een programmabudget beschikbaar van in totaal € 2.840 mln (inclusief externe veiligheid, geluid, overwegen, transfer,

onderhoud, onzekerheidsmarge 40%). 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, € 314 mln), Overweg Klompersteeg Veenendaal (€ 9 mln), Rijswijk-Rotterdam (€ 9 mln), Meteren-Boxtel (€ 10 mln) en Spooromgeving Geldermalsen (€ 56 mln). Zie de afzonderlijke MIRT-bladen. Totaal beschikbaar planstudiebudget is € 2.439 mln. Artikel IF 13.03.04 en IF 13.03.01.

gesloten Bestuurovereenkomst Spooromgeving Geldermalsen opgenomen bijdrage van de gemeente Geldermalsen. 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.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (vervolg)

Overzicht financiële wijzigingen 2016:

Bij Voorjaarsnota 2015 is het budget opgehoogd met € 127 mln.

Daarnaast is € 7,3 mln overgeboekt naar het realisatieproject Aanleg ATBvv op de A2-corridor en de Brabantroute, omdat 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 ontwerp-aanpassingen voor het waarborgen van de veiligheid en aanpassing van de complexe bouwfaserings om de mate van hinder voor reizigerstreinen gedurende de bouw terug te dringen.

Ten slotte zou de financiering van PHS deels plaatsvinden via een leenfaciliteit van € 875 mln

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

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.

Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2013	2747	Divers
MIRT 2014	2488	Divers
MIRT 2015	2480	Divers
MIRT 2016	2752	Divers
MIRT 2017	2440 (alleen planstudie)	Divers
verschil	-307	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	46	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	59
2013	76
2014	91
2015	106

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (vervolg)

Realisatie

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2015	Oplevering
Totaal	Zie afzonderlijke MIRT bladen voor projecten in realisatie	398	144	

Verkenning/planuitwerking

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Budget-flexibiliteit	Oplevering
Diverse afgeronde opdrachten & (plan)studies		17	juridisch verplicht	Afgerond
Planuitwerkingsfase PHS		150	juridisch verplicht	
Nog naar specifieke projecten en overige maatregelen toe te delen budget, waaronder:		2.272		
<i>Reizigerscorridor Alkmaar - Amsterdam</i>				
- Uitgeest: opstelcapaciteit	opstelterrein sprintermaterieel en verlengen opstelspoor voor goederen tot 750 meter		Gebonden	
- Uitgeest: transfer	aanpassing perron en		Gebonden	
- Heerhugowaard: opstelcapaciteit	extra capaciteit opstellen IC materieel		Gebonden	
<i>Reizigerscorridor Amsterdam - Utrecht - Eindhoven</i>				
- Amsterdam: perron, emplacement	aanpassen perron, vrije kruising, aanpassen Oosttunnel		Gebonden	
- Amsterdam centraal-Bijlmer: seinoptimalisatie	seinoptimalisatie		Gebonden	
<i>Reizigerscorridor Schiphol - Utrecht - Arnhem/Nijmegen</i>				
- Ede - Wageningen: extra zijperron	extra zijperron binnen spoorzone Ede		Gebonden	
- Driebergen-Zeist: keerspoor	keerspoor		Gebonden	
- Nijmegen: transfer en emplacement	extra perron, transfer en extra capaciteit opstellen reizigersmaterieel		Gebonden	
<i>Reizigerscorridor Den Haag - Rotterdam - Breda</i>				
- Delft: viersporigheid tunnel en 4 sporen Rijswijk Delft Zuid	4 ipv 2 extra sporen; 4 sporen in tunnel		Gebonden	
- Schiedam-Rotterdam: emplacement (plan B)	seinoptimalisatie en aanpassen emplacement		Gebonden	
<i>Reizigerscorridor Breda - Eindhoven</i>				
- Boxtel: Tongerse straat	opheffen overwegen Tongersestraat icm fietstunnel en completeren rondwegstructuur		Gebonden	
- Eindhoven: opstelcapaciteit	extra capaciteit opstellen reizigersmaterieel		Gebonden	
<i>Routering goederenvervoer Zuid Nederland</i>				
- Meteren - Zuidwestboog	aanleg nieuwe Zuidwestboog		Gebonden	
- Den Bosch - Vught: 4 sporigheid en vrije kruising	aanleg extra sporen Den Bosch-Vught, vrije kruising Vught		Gebonden	
- Vught: Verdiepte ligging	verdiepte ligging spoor		Verplicht	
Totaal		2.439		
Totaal beschikbaar		2.837		
Juridisch verplicht		20%		

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (vervolg)



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

'13 '14 '15 '16 '17

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.

European Rail Traffic Management System (ERTMS)



Opgave European Rail Traffic Management System (ERTMS) is de nieuwe Europese standaard voor trein-beveiliging, met als primair doel het verbeteren van de veiligheid en de interoperabiliteit en voordelen op het gebied van capaciteit, snelheid en betrouwbaarheid. Daarmee brengt ERTMS ook de ambities van de Lange Termijn Spooragenda (L TSA) dichterbij.

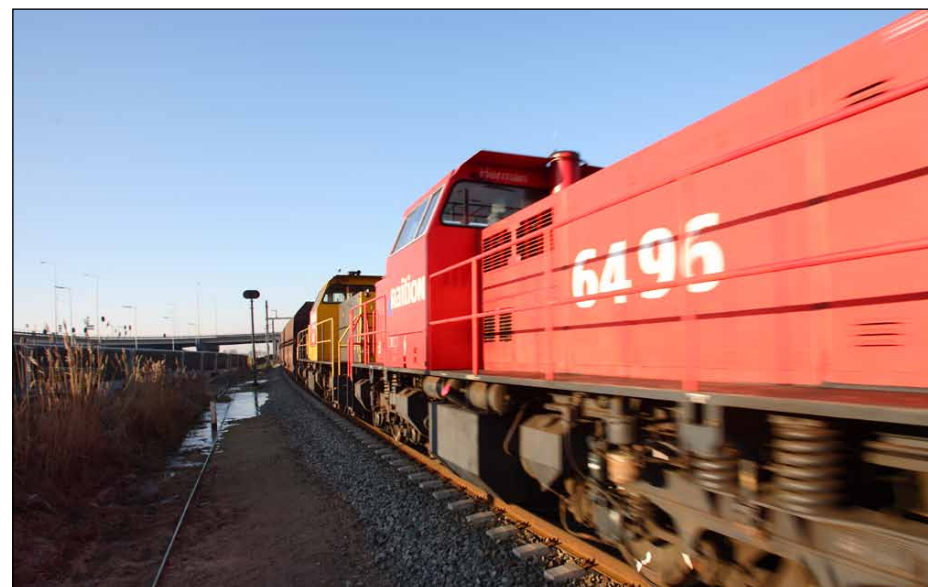
Oplossing In de Voorkeursbeslissing (TK 2013-2014, 33652 nr. 14) is vastgesteld dat ERTMS met beproefde technologie van ERTMS Level 2 in de periode tot en met 2028 wordt ingevoerd op de Europese verplichte Trans European Transport Network (TEN-T)-corridors voor 2020 en 2030, de OV-Schiphol Amsterdam Almere (OV-SAAL)-corridor in 2023 en op zo veel mogelijk andere drukke corridors. In 2022 is ERTMS bovendien ingebouwd in al het bestaande materieel dat rijdt op het Nederlandse spoor. In 2016 wordt de hiervoor geschetste planning voor de corridors en de planning in tijd geactualiseerd. Reizigers en verladers moeten vooral profiteren van de voordelen en idealiter niets van de overgang merken.

Planning De programmabeslissing zal naar verwachting in 2017 worden genomen, waarna het programma overgaat in de realisatiefase.

Financiën Taakstellend budget: € 2563 mln. Artikel IF 17.07.

Taakstellend budget: € 22,7 mln op Hoofdstuk XII, artikel 98.

In de kamerbrief (TK 34300 A, nr. 72) is gemeld dat € 250 mln van het ERTMS-budget beschikbaar zal worden gesteld om de MIRT Verkenning van Schiphol-Plaza mogelijk te maken. Het definitieve budget zal worden verwerkt in de begroting voor 2018.



Politiek/bestuurlijk Na het rapport van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (commissie-Kuiken, 2012) en het principebesluit van kabinet-Rutte I tot invoering van ERTMS, heeft de Kamer in februari 2013 de zogenaamde startbeslissing genomen, waarmee de initiatiefase werd afgerond en de verkenningsfase startte. Die fase is met de Voorkeursbeslissing ERTMS van het kabinet op 11 april 2014 afgesloten. In de nu gestarte Planuitwerkingsfase worden verschillende onderzoeken uitgevoerd en producten opgesteld om in 2017 (een) programmabeslissing(en) te kunnen nemen. Gedurende de planuitwerking wordt gefaseerd via getrechterde besluitvorming gewerkt, conform de werkwijze van het MIRT en het daarbij behorende gedachtegoed van de commissie-Elverding.

Betrokken partijen Het rijk is initiatiefnemer en er wordt nauw samengewerkt met Prorail en NS in de planuitwerkingsfase. De overige vervoerders en stakeholders zullen er eveneens bij betrokken worden.

Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2015	2570	Divers
MIRT 2016	2566	Divers
MIRT 2017	2563	Divers
verschil	-7	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	15	

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

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

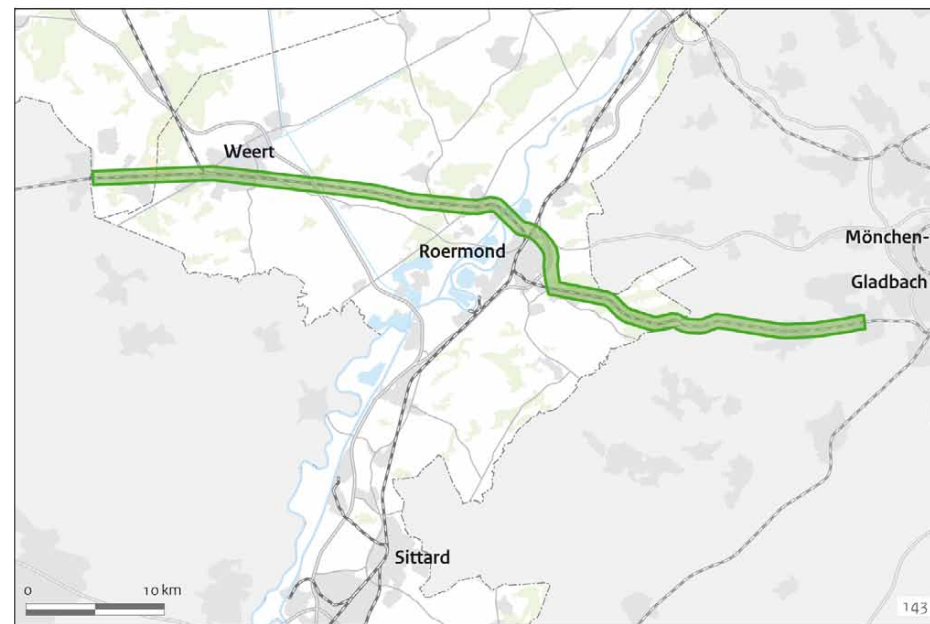
Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn)



Opgave De capaciteit en de kwaliteit van de huidige achterlandverbinding van de Antwerpse haven (de Montzenroute) is volgens België onvoldoende om het goederenvervoer per spoor te verwerken. De Belgische regering wil daarom het historische tracé van de IJzeren Rijn weer in gebruik nemen.

Oplossing In de planstudie 2000-2001 zijn de zogenaamde structuuroplissing (het historische tracé weer in gebruik nemen) en andere routes door Nederland onderzocht. Mede op basis van de trajectnota/MER en inspraak en advisering hebben Nederland, België en Duitsland een voorkeur uitgesproken voor hergebruik (na modernisering) van het historische tracé Budel-Weert-Roermond-Dalheim. Nederland wil als moderniseringswerk onder andere een omleiding Roermond (in de zijberm van de A73) en een tunnel bij de passage van het natuurgebied Meinweg. Na arbitrage hebben Nederland en België in juli 2006 overeenstemming bereikt over de wijze van samenwerken aan de structurele modernisering van het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn (TK 27737, nr. 13). In maart 2009 zijn de benodigde studies gereed gekomen: actuele versies van de vervoersprognoses, de maatschappelijke-kosten-batenanalyse, het tracé-ontwerp en inpassing en de kostenraming. Aansluitend heeft de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen advies aan beide ministers uitgebracht over de kostenverdeling tussen België en Nederland. De initiatiefnemer van het project, België, heeft nog geen vervolgstap gezet.

Eind 2015 is een nieuwe studie gestart naar reactivering van de IJzeren Rijn, waarbij met name gekeken wordt naar de haalbaarheid van een nieuw alternatief via Roermond naar Venlo en Duitsland: de zogenoemde Dritte Weg. De studie loopt tot



voorjaar 2017. De studie is geïnitieerd door Vlaanderen en met ondersteuning van België, Nederland, Duitsland en NRW door de EC gehonoreerd als TEN-T/CEF-studie.

Planning Tracébesluit: onbekend (gewacht wordt op het besluit van België en Nederland over reactivering)
Start realisatie: onbekend
Oplevering: onbekend

Financiën Taakstellend budget: nog nader te bepalen. Bijdrage van derden: België betaalt op basis van de arbitrage-uitspraak in mei 2005 een groot deel van de kosten. Hoeveel moet nog uitgewerkt worden. Artikel IF 13.03.05.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: medewerking aan Belgische regering is toegezegd voor realisatie indien België dit wenst, gebaseerd op:

1. Scheidingsverdrag België-Nederland uit 1839.
2. Verdrag IJzeren Rijn uit 1873.
3. Bindende uitspraak van het Permanent Hof van Arbitrage d.d. 24-05-2005 over de financiering.

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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.

Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)



Opgave Voor zowel het stedelijk als het landelijk gebied diende volgens de Nota Ruimte gestreefd te worden naar versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Bij Budget Investerings 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 Hollandse Waterlinie richten zich op het versterken van deze gebieden, het stimuleren van hun ontwikkeling en het tegengaan van verrommeling.

Planning Het afgeven van de BIRK-subsidiebeschikking markeert de start van de realisatie van het project. 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 2025.



Financiën Taakstellend budget: € 418 mln. Hoofdstuk XII, artikel 13 ruimtelijke ontwikkeling.

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

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

Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) (vervolg)



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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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, alsmede de verlenging van het DF in 2029 en 2030.

Hoogwaterbeschermingsprogramma



Opgave Nederland wordt beschermd tegen overstromingen door primaire waterkeringen. Om de 12 jaar worden deze beoordeeld. Wanneer niet aan de gestelde normen wordt voldaan dienen maatregelen te worden genomen. Bij de laatste toetsing (2011 en 2013) bleek dat van de dijken en duinen 2.408 km voldoen aan de norm en 1.302 km niet. Voor de kunstwerken is het beeld dat 868 kunstwerken voldoen aan de norm en 799 niet. In 2014 is een nieuw waterveiligheidsbeleid vastgesteld met daarvan afgeleid nieuwe normen. Vanaf 2017 zullen de keringen worden beoordeeld op basis van de nieuwe norm. Het streven is dat in 2050 alle keringen aan de nieuwe norm voldoen.

Oplossing Ongeveer de helft van de keringen die niet aan de huidige norm voldoet maakt deel uit van lopende uitvoeringsprogramma's. Voor de nieuwe 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 reeds de 13 – naar verwachting – meest urgente dijktrajecten opgenomen.

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. Eind 2016 zijn naar verwachting 43 projecten in de verkenningfase, 5 in de planuitwerkingsfase en 7 projecten in realisatie. Daarnaast lopen er 4 project overstijgende verkenningen. Bij 23 projecten zal eind 2017 de waterveiligheidsdoelstelling zijn behaald.



Financiën Circa 90 procent 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 procent van de kosten. De 50 procent-bijdrage van de waterschappen bestaat uit een zogenaamd solidariteitsdeel van 40 procent en een projectgebonden deel van 10 procent. Voor deze maatregelen is tot en met 2030 in totaal € 4.850 mln beschikbaar. De versterking van de rijkskeringen is voor rekening van het Rijk. Hiervoor is tot en met 2030 € 601 mln beschikbaar. Artikel DF 1.02.02.

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

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

Hoogwaterbeschermingsprogramma (vervolg)

Jaar*	Totaal HWBP	Budget Waterschapkosten t/m 2030	Budget Rijksprojecten t/m 2030	Budget overige programmakosten t/m 2030
MIRT 2015	3.768	3.138	573	57
MIRT 2016	3.895	3.224	600	71
MIRT 2017	4.850	4.171	601	78
verschil	1.082	1.033	28	21
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	24	22,4	1,1	0,1

Jaar**	Totaal	Waterschapkosten	Rijksprojecten	Overige programmakosten
2012	3	3		0
2013	16	13		3
2014	61	53		8
2015	158	144	2	12

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden ** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

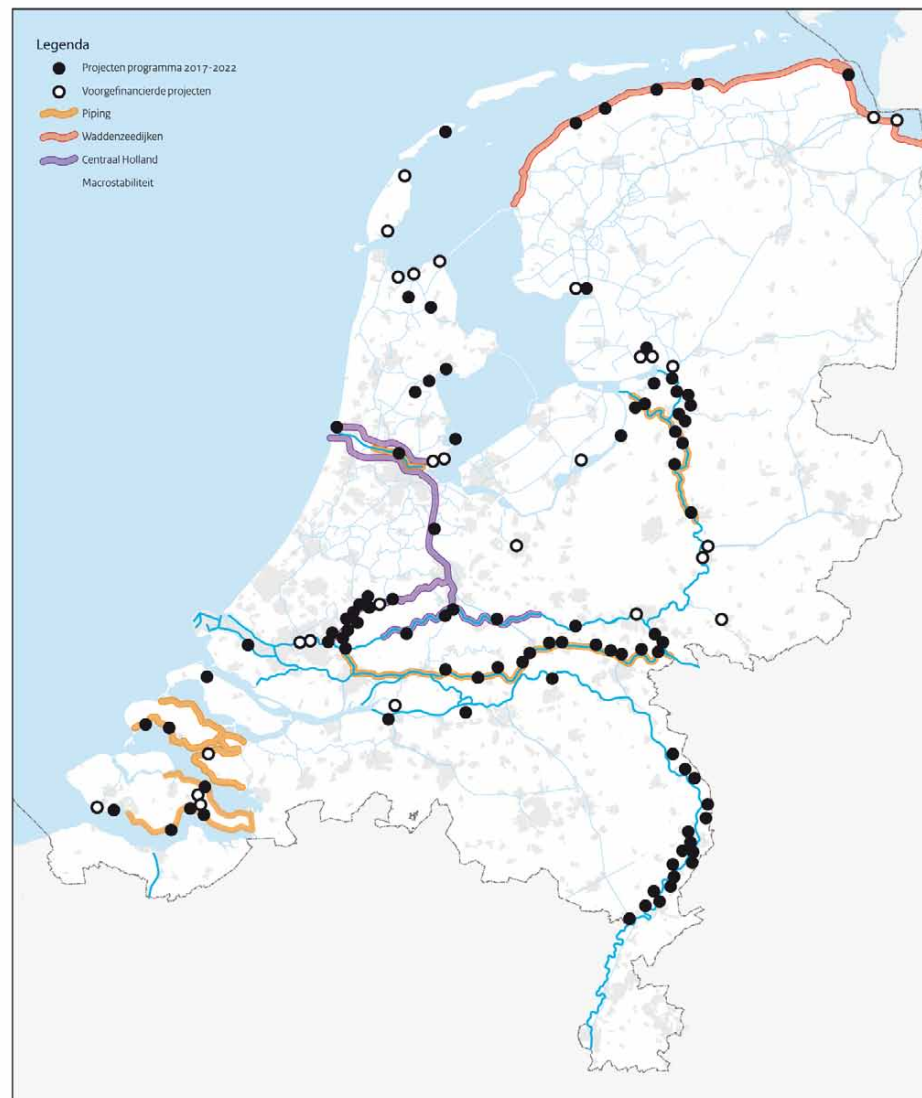
Voortgang programma

	Voortgang programma RWS & waterschappen samen			Voortgang waterschappen		Voortgang Rijksprojecten	
	Kilometers in versch. fase (t/m 2015) (km)	Kunstwerken in versch. fase (t/m 2015) (stuks)	Uitgaven t/m 2015 (mln €) 2015	Beschikkingen verleend t/m 2015 (mln €) *	Voornemens te beschikken 2017 – 2022 (mln €)	Gerealiseerd t/m 2015 (mln €)	Voorgenomen uitgaven in periode 2017-2022 (mln €)
Verkenningfase	116	8	74,2	108,4	€ 98,	2,1	0,3
Planuitwerkingsfase	5	4	4	5,4	€ 262,	0	10,8
Realisatiefase	29	11	48,0	49,2	€ 1.131,	0	54,0
Afgerond en Veilig	5	8					
Veilig na nadere bestudering maar zonder versterkingsmaatregelen	23	2					
Totaal onder handen / afgerond	173	33	126,2**	163,0	1.491	2,1	65,1

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

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

Hoogwaterbeschermingsprogramma (vervolg)



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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 Heesselsche Uiterwaarden.

Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)



Opgave Vanwege de afname van natuurareaal wordt een Ecologische Hoofdstructuur (EHS) ontwikkeld. De uiterwaarden zijn hier onderdeel van. Daarnaast worden rivierverruimende maatregelen uitgevoerd om de veiligheid in het rivierengebied te vergroten. De voormalige ministeries van LNV en VenW hebben afgesproken om 6.687 ha nieuwe natuur te realiseren in de uiterwaarden van de Rijntakken en de bedijkte Maas.

Oplossing De aankoop van landbouwgronden in uiterwaarden en die inrichten als natuur draagt bij aan de realisatie van de EHS. Het beheer is in handen van instanties als Staatsbosbeheer. Natuurontwikkeling is nadrukkelijk gekoppeld aan veiligheid in het rivierengebied. Acht zogenaamde Autonome Ontwikkelingsprojecten (AO-projecten) dragen bij aan de waterveiligheidsdoelstellingen van de PKB Ruimte voor de Rivier. Meer over de AO-projecten is te lezen in de 27^e Voortgangsrapportage Ruimte voor de Rivier (VGR27).

Planning Het AO-project Uiterwaardvergraving Afferdensche & Deestsche Waarden (2019) van het ministerie van IenM en de reguliere NURG-projecten Hemelrijkse Waard (2016) en Herinrichting Heesselsche Uiterwaarden (2020) van het ministerie van IenM worden in de komende periode opgeleverd. In 2016 is er vertraging opgetreden bij de herinrichting van de Heesselsche Uiterwaarden vanwege additionele onderzoeken, project-optimalisaties en stroeve samenwerking met ingenieursbureaus tijdens de voorbereiding.

Financiën Taakstellend budget: € 132 mln (IenM). Artikel DF 1.02.02. NURG wordt gefinancierd door de ministeries van EZ en IenM, waarbij ieder 50% van



Nadere uitwerking rivierengebied (NURG) (vervolg)

de kosten van grondverwerving en inrichting draagt. Het IenM-budget is onderdeel van de begroting van het Deltafonds onder Overige aanlegprojecten Waterveiligheid. In 2016 is het taakstellend programmabudget verhoogd met € 7 mln. Bij het project Heesselt is sprake van een tegenvaller door met name verandering van de zandmarkt. Het project Afferdensche en Deestsche Waarden heeft een nieuwe raming, waarin de verplaatsing van de kleidepots is opgenomen.

Politiek/bestuurlijk In oktober 1997 is een overeenkomst gesloten tussen de voormalige ministeries van VenW en LNV 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. Hiermee draagt het ministerie van IenM ook bij aan het programma Waalweelde (voor een veilige, natuurlijke en economisch sterke Waal) van de provincie Gelderland, die hier € 30 mln in investeert.

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

Jaar*	Budget	Oplevering Heesseltsche Waarden
MIRT 2013	122	2015
MIRT 2014	125	2015
MIRT 2015	125	2018
MIRT 2016	125	2018
MIRT 2017	132	2020
verschil	10	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	66
2013	68
2014	72
2015	81

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid en
zoetwatervoorzieningen**

Ministerie **IenM**

Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 stuwenssemble 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 stuwenssemble 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 programma-verantwoording. Hiervoor zijn de uitgaven in het verleden in het budget verwerkt (vanaf 2012), waarmee het totaalbudget € 12 mln hoger is. Daarnaast zijn de volgende financiële wijzigingen te melden: extrapolatie 2029 en 2030 (€ 213 mln) en afboeking van de bijdrage aan de renovatieopgave surveillancevliegtuigen van de Kustwacht (€ 55 mln). Ook zijn de (geprognoseerde) 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.

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 en wordt ook beïnvloed door een intensiever gebruik dan bij het ontwerp was voorzien. Daarom moet rekening worden gehouden met renovatie of vervanging. Voor het waarborgen van de waterveiligheid en het (zoet)waterbeheer is het functioneren van de kunstwerken immers essentieel.

Oplossing Het vervangen en renoveren van kunstwerken draagt bij aan de waterveiligheid en het (zoet)waterbeheer. De scope omvat alle objecten waar zich levensduurproblemen voordoen met gevolgen voor de waterveiligheid en de beschikbaarheid voor het (zoet)waterbeheer. De projecten verlengen de levensduur van de objecten of vervangen de objecten zodat de beschikbaarheid van stormvloedkeringen, stuwen, gemalen, et cetera in stand wordt gehouden. Bij de prioritering van vervangingen en renovaties worden de urgentste knelpunten als eerste aangepakt. In het project Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken (RINK) wordt de fysieke toestand van de kunstwerken geïntariseerd, leidend tot een overzicht van knelpunten in de periode tot en met 2020, met een doorkijk naar de toekomst. Daarnaast is met het project VervangingsOpgave Natte Kunstwerken (VONK) gewerkt aan een uniforme systematiek voor de besluitvorming voor vervangingen en renovaties in de periode na 2020. De bestaande functionaliteit van het kunstwerk blijft gehandhaafd volgens de geldende normen en eisen. Waar mogelijk en relevant wordt aangesloten op bestaande plannen voor aanleg, uitbreiding of onderhoud van overige infrastructuur. Het project Stroomlijn, dat een



Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwatersysteem (vervolg)

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.

Planning Het betreft een structureel programma. Planningen voor deelprojecten zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Financiën Voor de totale vervanging- en renovatie-opgave van het hoofdwatersysteem is in de periode 2012 tot en met 2030 een bedrag beschikbaar van € 1.009 mln. Op artikel DF 3.02.02. is nog € 1.032 mln beschikbaar, omdat reeds € 17 mln is gerealiseerd en € 39 mln beschikbaar is voor programma Stroomlijn.

Uitvoering De projecten RINK, VONK en Stroomlijn worden uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Het project renovatie stuwensemble Lek en Nederrijn (renovatie van sluis- en stuwcomplexen bij Hagestein, Amerongen en Driel) loopt reeds.

Voor het programma Stroomlijn is € 50 mln beschikbaar, waarvan sinds 2012 € 11 mln is gerealiseerd en € 39 mln verplicht en gebonden is voor maatregelen.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2016	886	2028
MIRT 2017	1009	2030
verschil	-123	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	6
2013	11
2014	13
2015	17

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2015	Openstelling
Renovatie Sluis- en Stuwensemble Nederrijn en Lek	Renovatie complexen Hagestein, Ameringen en Driel	149	14	2021
Overig	Onderzoek en projecten < € 10 mln	11	3	2016-2020
Reservering (gebonden)		849	0	
Totalen		1009	17	
Waarvan verplicht		15%		

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase ●

Opgave

Oplossing ●

Planning ● ● ● ●

Financiën ● ● ● ● ●

Politiek/Bestuurlijk ●

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het budget is aangepast vanwege de maatregel Kribverlaging Waal.

2014: Van de dijkteruglegging Lent wordt verwacht dat deze alsnog in 2015 wordt opgeleverd, waardoor zeven projecten na 2015 worden opgeleverd. Hoogwatergeul bij Kampen wordt toegevoegd aan de PKB. Dit project zal samen met het Ruimte voor de Rivier project zomerbedverdieping Beneden IJssel binnen het programma worden uitgevoerd onder de naam Ruimte voor de Rivier IJsseldelta. In dit kader is PKB-budget verhoogd met € 74,1 mln.

2015: De financiële bijdrage van de regio (provincie Overijssel) aan de maatregel Ruimte voor de Rivier IJsseldelta is naar beneden bijgesteld, omdat € 35 mln door de provincie Overijssel in natura is/wordt geleverd door middel van reeds uitgevoerd werk of verworven onroerend goed ten behoeve van de maatregel.

2016: Alle SNIP 3-beslissingen zijn genomen. Verder heeft de private initiatiefnemer voor project Huissensche Waarden zich teruggetrokken. Hier zal de SNIP 3 opnieuw genomen moeten worden.

2017: De budgetverlaging – de lagere ontvangst van de provincie Overijssel ten behoeve van project IJsseldelta – is in de begroting verwerkt. Dit is in 2015 al afgesproken, alleen destijds nog niet verwerkt.

Ruimte voor de Rivier



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

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

Planning 2007: start realisatie eerste project
 2015: oplevering van 25 maatregelen
 9 maatregelen zijn na 2015 gereed: 6 hiervan in 2016, 2 in 2017 en Ruimte voor de Rivier IJsseldelta



in 2019. Zie hiervoor ook de Voortgangsrapportage Ruimte voor de Rivier (VGR27).

Financiën Taakstellend budget: € 2.362 mln, inclusief regio bijdragen. Artikel DF 1.01.03.

Politiek/bestuurlijk Nog een derde van de maatregelen is in de realisatiefase; een derde werkt toe naar een SNIP6-besluit. Enkele maatregelen hebben deze mijlpaal al gehaald. Voor 99% van het PKB-budget is het bestemmingsplan of inrichtingsplan vastgesteld (peildatum 1 april 2016).

Uitvoering Ruimte voor de Rivier is onderdeel van het Deltaprogramma, met behoud van eigen besturing, programmaorganisatie en

Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2013	2.180	2019
MIRT 2014	2.306	2019
MIRT 2015	2.382	2019
MIRT 2016	2.386	2019
MIRT 2017	2.362	2019
verschil	182	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	72	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	860
2013	1095
2014	1468
2015	1845

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Ruimte voor de Rivier (vervolg)

financiering. Slechts één maatregel is nog in de planstudiefase. De overige maatregelen zijn oftewel in uitvoering, oftewel afgerond (werkzaamheden). Voor 99% van het PKB-budget is het werk gegund (peildatum 1 april 2015).

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



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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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.

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 1996 en 2001) bleek dat respectievelijk 549 en 680 km aan dijken, dammen en duinen en respectievelijk 82 en 206 van de zogenaamde kunstwerken niet aan de gestelde eisen voldoen. Daarnaast zijn acht locaties langs de Nederlandse kust bestempeld als 'zwakke schakels'. Voor deze locaties werd voorzien dat zij binnen een termijn van 20 jaar niet meer aan de norm voldoen.

Oplossing Wanneer de primaire waterkeringen niet aan de normen voldoen, dienen maatregelen te worden genomen zoals dijkversterking of versterking kunstwerken. Op basis van de uitkomsten van beide toetsrondes is een planning gemaakt voor de benodigde verbeteringswerken. Deze maatregelen (88 in totaal) zijn opgenomen in het tweede Hoogwaterbeschermings-programma (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.

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 7). Het laatste project dat wordt opgeleverd is het project Markermeerdijken (oplevering voorzien in 2021).



Financiën Het budget van HWBP-2 bedraagt € 2.712 mln. Artikel DF 1.01.01 en 1.01.02.

Politiek/bestuurlijk In 2011 is het HWBP-2 door de Tweede Kamer aangewezen als Groot Project.

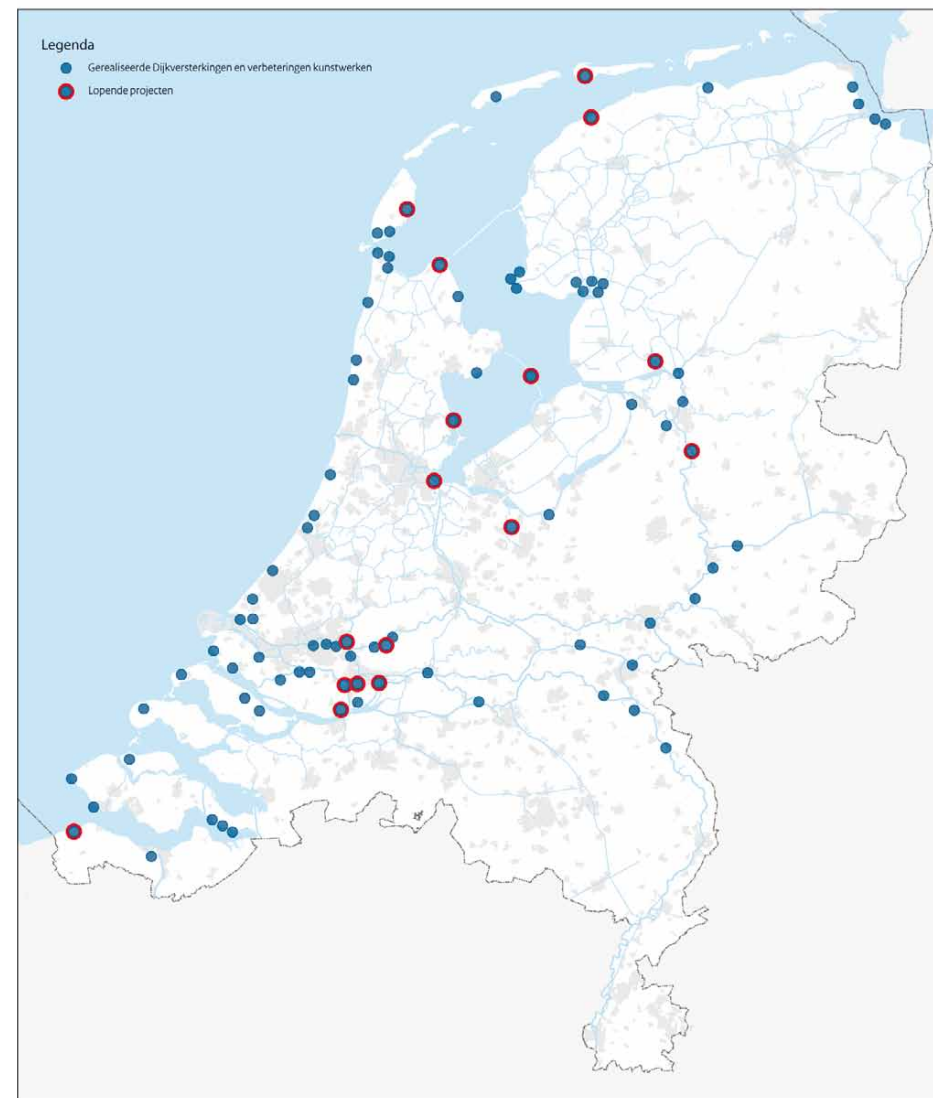
In dit kader is begin oktober 2011 de Basisrapportage aan de Kamer verstuurd. De eerste Voortgangsrapportage is in april 2012 aangeboden. Afspraken over gezamenlijke financiering door rijk en waterschappen zijn vastgelegd in het Bestuursakkoord Water van 2011. Naar aanleiding van de derde Landelijke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

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) en worden gezamenlijk gefinancierd door het rijk en de waterschappen. HWBP-2 is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen besturing, organisatie en financiering.

Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (vervolg)

Jaar*	Budget	Oplevering Markermeer- dijken
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
verschil	-439	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	79	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	731
2013	941
2014	1.246
2015	1.395



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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Nationaal**
 Onderwerp **Zoet water**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Deltaplan Zoetwater



Opgave Voldoende zoetwater is cruciaal voor de stabiliteit van dijken en stedelijke bebouwing en de drinkwater- en elektriciteitsvoorziening. Waterafhankelijke 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 die tekorten. Maatregelen zijn nodig om de aanvoer van zoetwater meer robuust en het gebruik zuiniger te maken.

Oplossing Het Deltaplan Zoetwater bevat een groot aantal initiatieven en maatregelen om de zoetwatervoorziening in Nederland robuuster te maken voor toekomstige effecten van klimaatverandering en om knelpunten die er nu al zijn aan te pakken. Het plan bevat ook afspraken over de financiële bijdragen van Rijk en regio.

Planning Uitvoeringsprogramma 2015-2021. Planning per maatregel staat beschreven in de programmering die jaarlijks wordt geactualiseerd.

Financiën Taakstellend budget € 137 mln. Artikel DF2.02.02.

Politiek/bestuurlijk Voor de programmering van zoetwatermaatregelen voor 2016 en verder zijn de afspraken over verantwoordelijkheden, kostenverdeling, financieel arrangement en planning via bestuursovereenkomsten per regio vastgelegd. Iedere zoetwaterregio en



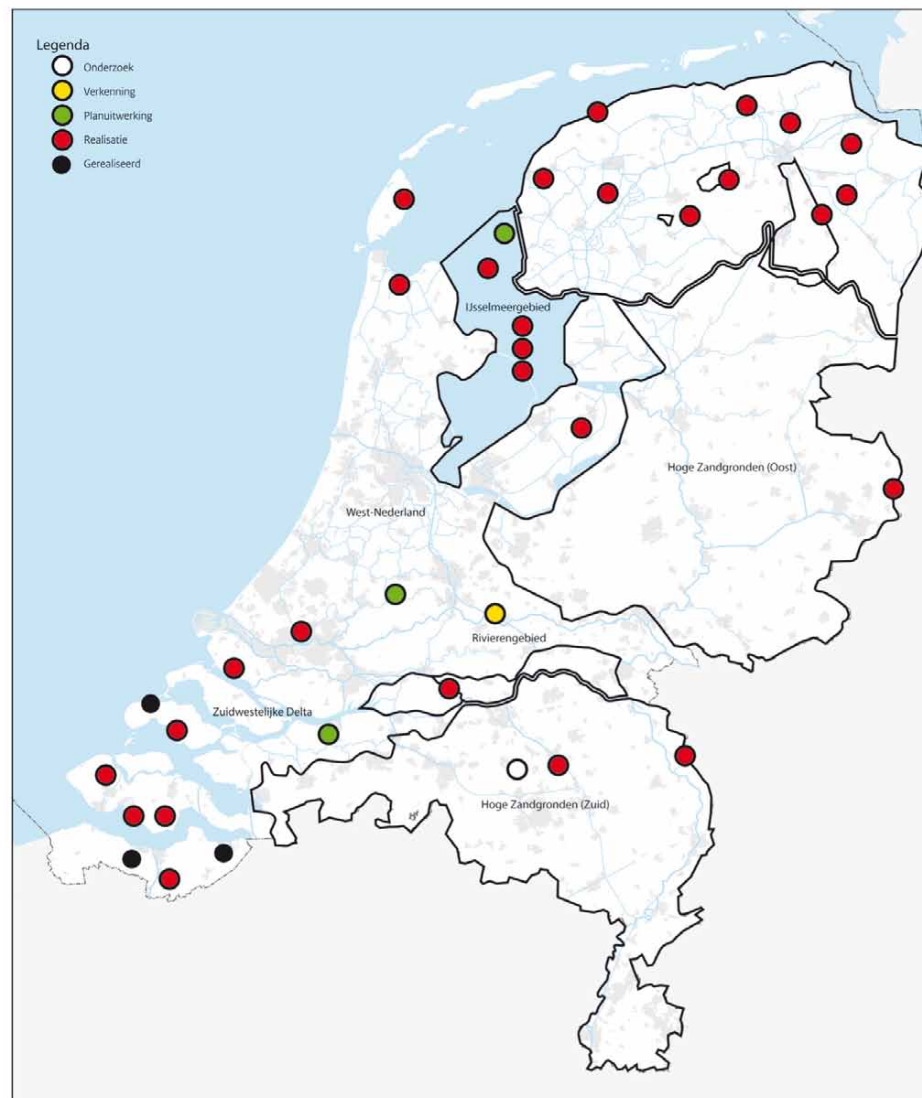
Rijkswaterstaat doen stapsgewijs wat nodig is. De zoetwaterregio's zijn IJsselmeergebied, Hoge Zandgronden Oost, Hoge Zandgronden Zuid, Rivierengebied, West-Nederland en de Zuidwestelijke Delta.

Jaar*	Budget	Gereed
MIRT 2017	137	2021
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2015	1	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Deltaplan Zoetwater (vervolg)



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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën ● ● ● ●

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het budget is verlaagd met € 8,3 mln door overheveling van een KRW-maatregel (Langsdammen) naar Ruimte voor de Rivier en opgehoogd met € 1,1 mln voor een KRW-maatregel in het project Sophiapolder.

2014: Het budget is verlaagd met € 41,4 mln door overheveling van het Besluit beheer Haringvlietsluizen naar het Deltafonds. Het budget is verhoogd met € 100,9 mln vanuit IF voor het vervolgprogramma. Het budget is tevens verhoogd met € 25,4 mln door onder andere diverse ontvangsten.

2015: In de begroting voor 2015 is binnen het Deltafonds, aanvullend op de reeds beschikbare middelen, € 472,9 mln voor de tweede en derde planperiode gereserveerd.

2017: Het budget is verlaagd met € 5 mln als gevolg van indexering (+€ 1 mln) en overheveling van budget van het Verbeterprogramma naar het project Luwtemaatregelen Hoornse Hop (€ 6 mln).

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren



Opgave De opgave vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is het verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van grond- en oppervlaktewater. In 2027 moeten de maatregelen zijn uitgevoerd en de doelen zijn gerealiseerd. Het betreft onder meer de voor vissen slechte passeerbaarheid van stuwen, gemalen en waterkrachtcentrales, het ontbreken van geleidelijke en ecologisch functionerende overgangen tussen water en land en tussen zoet en zout water, een beperkte uitwisseling tussen hoofdstroom en geulen in de uiterwaarden en de gevoeligheden van diverse wateren voor afwenteling van stofstromen vanuit bovenstreams gelegen watersystemen. In enkele gebieden is algenbloei een belangrijk aandachtspunt.

Oplossing De knelpunten kunnen grotendeels worden weggelaten 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. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de KRW liep hiervoor een aantal programma's. Deze zijn in 2009 samengevoegd tot het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren.



Jaar*	Budget		Gereed		
	1 ^e planperiode	2 ^e en 3 ^e	1 ^e planperiode	2 ^e planperiode	3 ^e planperiode
MIRT 2013	484		2015		
MIRT 2014	469	101	2015		
MIRT 2015	469	573	2015	2021	2027
MIRT 2016	469	575	2015	2021	2027
MIRT 2017	469	569	2015	2021	2027

1 ^e planperiode	
verschil	-15
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	5

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	310
2013	362
2014	430
2015	455

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

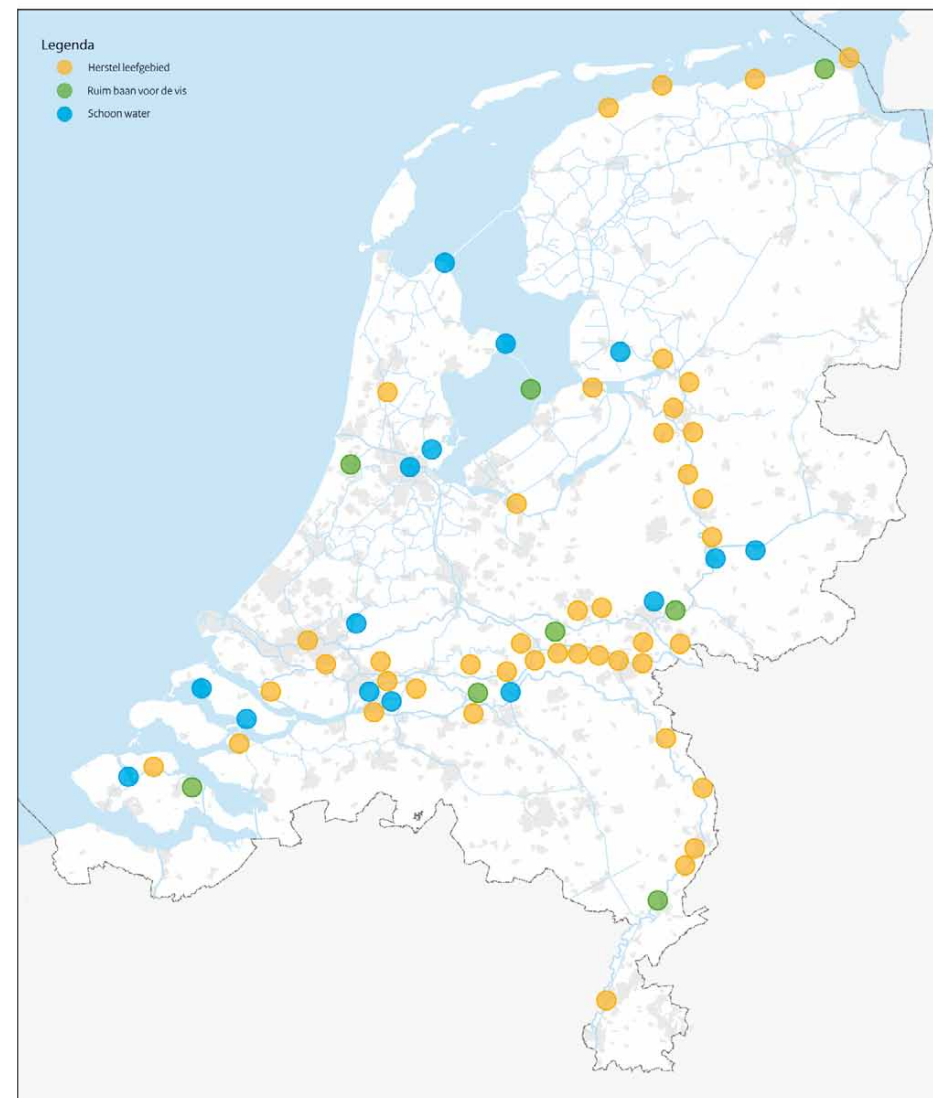
Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren (vervolg)

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.

- 2010: start realisatie eerste planperiode
- 2015: oplevering eerste planperiode
- 2016: start planuitwerking en realisatie tweede planperiode
- 2021: oplevering tweede planperiode
- 2022: start planuitwerking en realisatie derde planperiode
- 2027: oplevering derde planperiode en programma

Financiën Tot 2016 is in totaal € 469 mln beschikbaar (eerste planperiode). Artikel XII 12.01.03. Voor de uitvoering van de tweede en de derde planperiode is in het Deltafonds tot 2027 € 569 mln beschikbaar, artikel DF 07.01.01.

Politiek/bestuurlijk Het maatregelpakket en de onderbouwing voor de rijkswateren is opgenomen in het Beheerplan Rijkswateren (BPRW) 2016-2021. Dit is in december 2015, tegelijk met de vier stroomgebiedbeheerplannen, vastgesteld. De verkenning voor de tweede planperiode is in december 2015 afgesloten en gaat nu over naar de planuitwerking en realisatie.



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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen



MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning



Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2017: Voor een aantal maatregelen loopt de realisatie door in 2017 omdat meer tijd nodig bleek voor de uitwerking van deze maatregelen.

Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen



Opgave Het maatregelpakket Verzorgingsplaatsen dient tegemoet te komen aan de behoefte aan meer parkeercapaciteit voor vrachtwagens op nationale en internationale corridors en dient de kwaliteit van verzorgingsplaatsen te verbeteren.

Oplossing Allereerst worden omstreeks 190 extra parkeerplaatsen aangelegd op de internationale corridors. Het gaat daarbij om circa tien locaties langs of bij de A1, A2, A12, A15 en A50. Daarnaast worden 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 omstreeks 130 parkeerplaatsen. Daarmee wordt tevens de kwaliteit van die verzorgingsplaatsen verbeterd. Aanvullend daarop wordt op circa zeventien locaties de kwaliteit van de verzorgingsplaatsen verbeterd en op basiskwaliteitsniveau gebracht. Ten slotte wordt ook de bewegwijzering naar beveiligde parkeerplaatsen verbeterd.

Planning 2014-2017: realisatie

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.



Uitvoering De maatregelen worden gerealiseerd in de periode 2014-2017. Voor een aantal maatregelen loopt de realisatie door in 2017 omdat meer tijd nodig bleek voor de uitwerking van deze maatregelen.

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

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	0
2013	4
2014	10
2015	15

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen en
Verkeersveiligheid**

Ministerie **IenM**

Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 Wijkmen-Nijverdal (€5 mln) is apart opgenomen in de begroting.

Meer Veilig 3



Opgave Het maatregelenpakket Meer Veilig 3 beoogt het aantal doden en gewonden als gevolg van ongevallen op het hoofdwegenet verder te reduceren door een gerichte aanpak van risicolocaties. Het pakket maatregelen is een vervolg op de eerder gerealiseerde pakketten Meer Veilig 1 en Meer Veilig 2.

De maatregelen binnen het programma Meer Veilig dragen bij aan de verkeersveiligheid op het hoofdwegenet (bijvoorbeeld door het creëren van obstakelvrije bermen). In het aankomende jaar wordt om die reden een vervolgpakket Meer Veilig uitgewerkt voor de periode na 2017.

Oplossing Om te komen tot een verdere verbetering van de verkeersveiligheid zijn allereerst locaties in beeld gebracht die op basis van het ongevalspatroon als risicolocaties kunnen worden aangemerkt. Op basis van het ongevalspatroon zijn voor die locaties effectieve maatregelen vastgesteld, gericht op het voorkomen van die ongevallen.

Voor deze maatregelen is vervolgens de kosten-effectiviteit 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 invoegers en uitvoegers, het aanbrengen van bochtgeleiding, het aanbrengen van geleiderails of het realiseren van lokale filebeveiligingssystemen.

Planning 2015-2018: realisatie



Financiën Het taakstellend budget voor het pakket Meer Veilig 3 bedraagt € 37 mln, exclusief de verbetering op de N35 Wijkmen-Nijverdal naar aanleiding van de Kamermotie-Elias/Kuiken (TK 33400 A, 2012-2013, nr. 55). Het resterende budget is inmiddels volledig belegd. Artikel IF 12.03.01.

Uitvoering De realisatie van de maatregelen vindt plaats in de periode 2015-2018. Uitvoering vindt plaats in twee tranches. De eerste tranche is vanaf 2015 in uitvoering. Voor de maatregelen uit de tweede tranche is in 2015 gestart met de voorbereiding van de uitvoering. In totaal gaat het om 50 maatregelen in de eerste tranche en 33 maatregelen in de tweede tranche.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2015	40	2015-2018
MIRT 2016	37	2015-2018
MIRT 2017	37	2015-2018
verschil	-3	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2014	0
2015	7

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 renovatieopgave.

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).

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdwegen



Opgave De veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdwegennet moeten in stand worden gehouden. De hierin aanwezige kunstwerken, zoals bruggen, hebben 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 neemt de opgave toe.

Oplossing De oplossing ligt in de vervanging en renovatie van alle kunstwerken en andere objecten in het hoofdwegennet waar zich binnen de duur van het programma een opgave voordoet, omdat deze aan het eind van hun levensduur zijn. 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 waar op een termijn van vijf tot vijftien jaar vervanging of renovatie nodig is. Zo worden, steeds vooruitkijkend, kunstwerken geïdentificeerd en per cluster (tranche) aan het programma toegevoegd.

Planning Het betreft een structureel programma. Planningen voor deelprojecten zijn in de tabel opgenomen.

Financiën Voor de totale vervanging- en renovatieopgave van het hoofdwegennet is in de periode 2012 tot en met 2030 een bedrag beschikbaar van € 3.834 mln. Op artikel IF 12.02.04 is nog € 3.351 mln beschikbaar, omdat reeds € 483 mln is gerealiseerd.



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

Jaar *	Budget
MIRT 2016	3.009
MIRT 2017	3.834
verschil	825
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBO)	6

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	35
2013	123
2014	254
2015	483

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdwegen (vervolg)

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2015	Openstelling
Renovatie stalen bruggen*	Brug bij Ewijk Wantijbrug Suurhoffbrug Brienoordbrug	491	353	2016-2020
Afgerond		18	16	Gereed
A59 Drongelens Kanaal	Vervangen brug/viaduct over het Drongelens Kanaal	25	7	2017
Velsertunnel	Renovatie tunnel	106	59	2017
VIT2	Aanpak tunneltechnische installaties	73	9	2018
A27 Stichtse brug Almere	Vervangen wegdek en milieumaatregelen	65	35	2016
Renovatie N3	Vervangen wegdek	60	0	2019
Renovatie A6	Vervangen wegdek	14	0	2020
Overig	Onderzoek en projecten < € 10 mln	37	4	2016-2020
Planfase	Viaduct Hoog Burel Kunstwerk H'broek Kooijbrug Balgandbrug 1 ^e Heinenoordtunnel Brug de Noord Roertunnel Geluidsscherm A58/A17 Ontwikkeling tunnels	11	0	n.t.b.
Reservering (gebonden)		2935	0	
Totalen		3834	483	
Waarvan verplicht		23%		

* Nog uit te voeren bruggen, reeds 10 bruggen zijn gerenoveerd waarvan een deel voor 2012.

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdwegen (vervolg)



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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 met als doel om de sanering binnen het afgesproken taakstellend budget op een doelmatige wijze te kunnen realiseren.

Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)



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

Oplossing Het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) vindt zijn oorsprong in de Nota Mobiliteit en de bestaande Saneringsoperatie van de Wet geluidhinder. Het wettelijk kader is opgenomen in het per juli 2012 in werking getreden Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Het MJPG is gericht op het realiseren van 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 (en woningen die in het kader van de saneringsoperatie tijdig zijn gemeld, evenals woningen langs aangewezen wegvakken die als gevolg van verkeersgroei een toename van meer dan 5 dB hebben ondergaan). Een doelmatigheids-criterium bepaalt welke maatregelen getroffen dienen te worden, bijvoorbeeld: 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.

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



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

Financiën Programmabudget: € 890 mln.
Artikel IF 13.03.01 (spoor), IF 12.03.01 en IF 12.03.02 (wegen) en Hoofdstuk XII.

Politiek/bestuurlijk Het MJPG wordt gefinancierd door het ministerie van IenM. Op 20 november 2015 is de Tweede Kamer met een brief geïnformeerd over de stand van zaken ten aanzien van de uitvoering van het Meerjaren Programma Geluidsanering (MJPG). Hierin is aangegeven dat bijsturing in de aanpak van de sanering nodig is met het oog op een

doelmatige besteding van middelen en het uitvoering kunnen geven aan de sanering binnen het hiervoor vastgestelde taakstellende budget. Onderdeel van deze aanpak is een aanpassing van het doelmatigheids-criterium en een prioritering van de maatregelen. Het prioriteren van de maatregelen is voorzien vanaf 2018. Op basis daarvan zullen de saneringsplannen worden opgesteld. De Tweede Kamer zal in 2016 verder worden geïnformeerd over de uitwerking van de aanpak, waaronder het wijzigen van de regelgeving en de wijze van prioriteren van maatregelen.

Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) (vervolg)

Jaar *	Budget
MIRT 2013	868 ¹
MIRT 2014	881
MIRT 2015	884
MIRT 2016	888
MIRT 2017	890
verschil	22
waarvan uitgekeerde	23

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	39
2013	47
2014	62
2015	86

¹ Zoals reeds toegelicht bij de beantwoording van de schriftelijke vragen over het MIRT 2013 is hier het juiste budget ingevuld
(Kamerstukken II, 2012-2013, 33 400 A. nr. 9)

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

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleg ATB-Vv A2-corrridor en Brabantroute



Opgave Een van de maatregelen om de railveiligheid te verbeteren is de aanpak van zogenaamde roodseinpassages (stoptonend-seinpassages ofwel STS-passages). Door de implementatie van het systeem Automatische TreinBeïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv) bij seinen worden zowel de kansen op STS-passages als de risico's wanneer zo'n STS-passage toch plaatsvindt, gereduceerd. Eind 2014 waren circa 2.500 seinen hiermee uitgerust. Op 25 november 2014 heeft de staatssecretaris van IenM de Tweede Kamer geïnformeerd over haar voornemen om, in aanvulling hierop, 400 extra seinen hiermee uit te rusten (TK 29893, nr. 177). Deze zullen 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-corrridor tussen Alkmaar en Maastricht. Op een deel van deze corridor zal naar verwachting al vanaf 2017 een intensievere treindienst worden 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-corridders. Bovendien zal het goederenverkeer op dit traject in de komende jaren toenemen als gevolg van de aanleg van het derde spoor langs de Betuweroute van Zevenaar/Emmerich tot Oberhausen. Hierdoor zal de spoorcapaciteit van de grensovergang bij Zevenaar beperkt worden en als gevolg daarvan zal meer goederenverkeer gebruik gaan maken van de grensovergang bij Venlo en de Brabantroute.



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

Financiën Taakstellend budget € 20 mln.
 Artikel IF 13.03.01.

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

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

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

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

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen ●
 MIRT fase
 Opgave
 Oplossing
 Planning ●
 Financiën ● ● ● ●
 Politiek/Bestuurlijk ●

Toelichting op de wijzigingen

2013: De commissie-Kuiken heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. Kabinetsreactie: geormerkte projecten van BenI worden ondergebracht in het aanlegprogramma. De werkzaamheden aan de overweg Den Dolder, onderdeel van het B&I-programma HotSpots, zijn daarom inclusief de vanaf 2013 nog te realiseren uitgaven van € 5,7 mln toegevoegd aan de scope van het AKI-programma. In overleg met de regio is € 7 mln toegevoegd vanuit projectbudget Vleuten-Geldermalsen.

2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd met € 8,7 mln. De realisatie heeft tot en met 2012 plaatsgevonden op artikelonderdeel dat bij dit programma hoort. Vanaf 2013 is om die reden € 10,3 mln toegevoegd.

2015: In overleg met ProRail zijn over de pilot 'standaard langzaam verkeerstunnel' uit het PVVO nadere afspraken gemaakt over de toedeling van het resterende budget. Gekozen is voor overheveling van het resterende budget van € 2,2 mln naar het in 2013 gestarte Landelijk Verbeterprogramma Overwegen.

2016: Het projectbudget is verlaagd met € 2,4 mln in verband met een aanbestedingsmeevaller bij spoorkruising Didam. Het programmabudget is verlaagd met € 1,3 mln. Deze vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte.

2017: Vanwege vertraging in besluitvorming door derden, waaraan een bijdrage is toegezegd, vertraging in het aankopen van gronden en doorlopen van procedures en vertragingen door niet tijdig verkrijgen van Treinvrije Periodes (TVP's) loopt het programma langer door.

AKI-plan en Veiligheidsknelpunten



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

Oplossing Ingezet wordt op maatregelen die het meest kosten-bateneffectief zijn. In 2002 is als voortzetting van het AKI-veiligheidsknelpuntenprogramma het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) opgesteld. Dit programma is in 2005 geëvalueerd en geactualiseerd voor de periode 2005-2010 (zie TK 29893, nr. 4 en nr. 80). Bij de Derde Kadernota Railveiligheid heeft ProRail in 2010 een nieuw actieplan opgesteld, gericht op het verder verbeteren van de overwegveiligheid (PVVO nieuw; TK 29893, nr. 106 en nr. 111) door kosteneffectieve



maatregelen gericht op veiligheid op overwegen. Verbeteringen worden uitgevoerd middels afronding van de lopende PVVO-projecten (PVVO oud) en maatregelen uit het actieplan Uitwerking overwegenbeleid 2010-2020 (PVVO nieuw). Voor verbetering van de overwegveiligheid zijn ook middelen beschikbaar gesteld in het kader van andere MIRT-projecten zoals NaNov (goederenroute Elst-Deventer-Twente), PHS en het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Bij deze projecten krijgt de overwegproblematiek de nodige aandacht.

Planning Realisatie: 2001-2020

Financiën Taakstellend budget: € 392 mln. Artikel IF 13.03.01.

Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2013	378	2001-2015
MIRT 2014	397	2001-2015
MIRT 2015	395	2001-2015
MIRT 2016	392	2001-2015
MIRT 2017	392	2001-2020
verschil	14	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	306	
2013	319	
2014	332	
2015	340	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Beter en Meer/Be- en Bijsturing van de Toekomst



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

Oplossing NS en ProRail voeren samen het Verbeterprogramma Beter en Meer uit. Het uitgangspunt is dat het treinproduct eerst beter (lees: robuuster) moet worden voordat de stap gezet kan worden naar meer (frequentieverhoging). Meer treinen betekent een zwaardere belasting van het spoorstelsel. 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, Besturing en Bijsturing van de Toekomst en Verbeteraanpak Stations. De operationele uitwerking van Beter en Meer wordt gefaseerd uitgevoerd en maakt onderscheid in termijnen. De eerste termijn is gericht op verbeteringen van de uitvoering van de treindienst in de komende jaren, zodat in 2018 gestart kan worden met hoge frequenties op de A2-corridor Amsterdam-Eindhoven.

In 2015 zijn verschillende analyses uitgevoerd om te bepalen welke acties ondernomen moeten worden om de beoogde frequentieverhoging op het spoor betrouwbaar en veilig uit te voeren. Besturing 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 waar de besluitvorming rond de dienstregelsaanpassingen wordt ondergebracht. Ook worden er vooraf gedefinieerde bijsturingmaatregelen (VGB's) ontworpen. Deze maatregelen leggen vast welke stappen er qua bijsturing genomen moeten worden (in dienstregelingsoplossingen) in het geval van een



(gedeeltelijke) versperring op een specifiek baanvak. Dit heeft tot doel de maatregelen bij een versperring vooraf goed te hebben afgewogen met alle partijen (ProRail en alle vervoerders, reizigersorganisaties, goederenvervoerders en aannemers) en de afhandeling op het moment van de versperring te versnellen. Het CMBO en de VGB's worden continu getoetst op uitvoerbaarheid van het bijsturingplan en op verbetering in de manier van werken.

Planning 2015: start inrichting CMBO, opstellen eerste vooraf gedefinieerde bijsturingmaatregelen
2016: oprichting CMBO, verder uitwerken vooraf gedefinieerde bijsturingmaatregelen
2017: praktijktoets verbeteracties
2018: start hoogfrequent rijden corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven
2019: evaluatie eerste fase Beter en Meer gereed

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

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.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	15	2019

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

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Beter en Meer/Verbeteraanpak Stations



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

Oplossing NS en ProRail voeren samen het Verbeterprogramma Beter en Meer uit. Het uitgangspunt is dat het treinproduct eerst beter (lees: robuuster) moet worden voordat de stap gezet kan worden naar meer (frequentieverhoging). Meer treinen betekent een zwaardere belasting van het spoorstelsel. 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, Besturing 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 spoor-netwerk en zijn belangrijke overstappunten voor al het openbaar vervoer in Nederland. Daarmee vormen stations een wezenlijk onderdeel van de deur-tot-deur-reis van de reiziger en van de infrastructurele keten. Het groeiend aantal reizigers moet op stations voldoende gefaciliteerd kunnen worden. Verbeteraanpak Stations is erop gericht de ervaring en waardering van de reiziger op en rondom het station blijvend te verbeteren en vervoerders in staat te stellen hun klanten beter van dienst te zijn.



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

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

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

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.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	13	2018

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

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Beter en Meer/Verbeteraankpak Trein



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

Oplossing NS en ProRail voeren samen het Verbeterprogramma Beter en Meer uit. Het uitgangspunt is dat het treinproduct eerst beter (lees: robuuster) moet worden voordat de stap gezet kan worden naar meer (frequentieverhoging). Meer treinen betekent een zwaardere belasting van het spoorstelsel. 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: Verbeteraankpak Trein, Besturing en Bijsturing van de Toekomst en Verbeteraankpak 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-corrider Amsterdam-Eindhoven.

De Verbeteraankpak 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. Verbeteraankpak Trein bestaat uit vijf onderdelen:



- **Infrastructuur:** richt zich op het verminderen van door infrastructuur veroorzaakte verstoringen op de A2-corrider. Het doel is 20% reductie van treinvertragsminuten veroorzaakt door infraverstoringen door het verbeteren van wissels en treindetectie.
- **Materieel:** richt zich op het verminderen van door materieel veroorzaakte verstoringen op de A2-corrider. Het doel is 15% reductie van treinvertragsminuten veroorzaakt door materieelverstoringen. De bijbehorende aanpak richt zich op twee onderdelen: enerzijds de verbetering van de betrouwbaarheid van het materieel, anderzijds op de bedieningsinterface tussen mens en machine.
- **Op tijd Reizen:** richt zich op het meer laten rijden van treinen volgens de dienstregeling. Het doel is het realiseren van 40% spreiding in de uitvoering door:
 - het opleiden van personeel;
 - maatregelen zoals Intelligent Platform Bars¹;
 - het beter informeren van de reiziger over het vertrekproces.
- **Regioaanpak:** richt zich op het op orde krijgen van de operationele basis in de regio's waarbij ketenpartners er gezamenlijk in slagen om continu operationele problemen (sneller) op te lossen.
- **Monitoring en Toetsing:** het valideren of de doelstellingen van het programma worden

Beter en Meer/Verbeteraanpak Trein (vervolg)

behaald. Om dit inzichtelijk te maken wordt een A2-prestatiedashboard opgesteld, worden deelbeproevingen van maatregelen gedaan en vindt in 2017 een integrale beproeving van de frequentieverhoging plaats.

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

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

Financiën Taakstellend budget ministerie van IenM € 54 mln. Artikel IF 13.03.01. Daarnaast draagt NS € 42 mln bij.

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.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	54	2018/2019

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

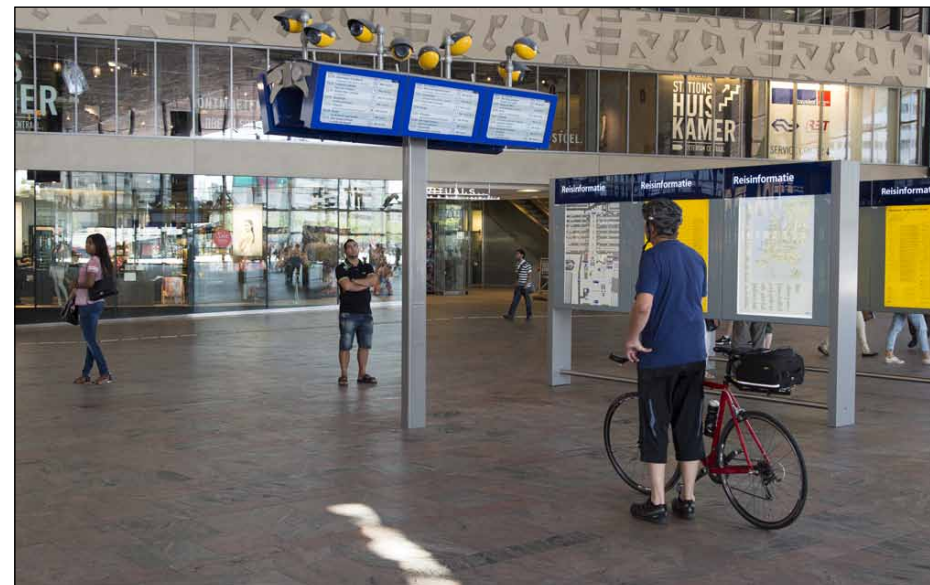
2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Cameratoezicht op stations



Opgave Naar aanleiding van een aantal geweld-incidenten tegen treinpersoneel is een maatregelenpakket afgesproken om de veiligheid van treinpersoneel en reizigers te verbeteren. Het betreft een gezamenlijk maatregelenpakket van de ministeries van IenM, VenJ, BZ, ProRail en NS. Een van de maatregelen uit dit pakket betreft de maatregel 'meer cameratoezicht op stations' en 'proef met beeldschermen'. Camera's in rijdend materieel vallen niet onder het project 'cameratoezicht op stations'. De opgave is het vergroten van de maatschappelijke veiligheid in het openbaar vervoer en op stations met de inzet van cameratoezicht ten behoeve van: 1) preventie van incidenten van agressie, 2) nog meer effectiviteit in de opsporing, en 3) verbetering van de sociale veiligheid op stations.

Oplossing Om te komen tot een verdere vermindering van het aantal incidenten van agressie tegen treinpersoneel zet het ministerie van IenM in op het uitbreiden van cameratoezicht op stations. Op verzoek van het ministerie heeft ProRail bekeken op welke stations waar nu nog geen camera's zijn, cameratoezicht noodzakelijk is. ProRail heeft daartoe een plan gemaakt. Het ministerie van IenM heeft in overeenstemming met ProRail het besluit genomen om op 30 kleine en middelgrote stations camera's te plaatsen. De keuze voor dit aantal van 30 stations is gebaseerd op de incidenten die hebben plaatsgevonden en de ervaringen van de security managers van de stations. Voordat ProRail met de werkzaamheden kan starten, dient een aanbestedingsprocedure te worden doorlopen. Dit betekent dat in het eerste kwartaal van 2016 gestart kan worden met het plaatsen van camera's. Voor de twaalf stations die de hoogste prioriteit hebben, zal ProRail in de zomer van 2015 huurcamera's plaatsen



die er zullen staan totdat de vaste camera's geplaatst zijn. De proef met beeldschermen wordt voor de periode van een jaar gehouden op de stations Den Haag Hollands Spoor en Rotterdam Lombardijen.

Planning 2015: planvoorbereiding
 2016: start realisatie
 2016 (mogelijke doorloop naar 2017): oplevering

Financiën Taakstellend budget € 13 mln. De dekking vindt plaats vanuit het programma Kleine Functiewijzigingen. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk De afspraken over het maatregelenpakket spoor en in het bijzonder de

maatregel 'cameratoezicht op stations' en 'pilot beeldschermen' zijn gemaakt op 11 maart 2015 (TK 28642, nr. 60). Een nadere uitwerking van deze maatregelen is opgenomen in de brief aan de Kamer van 2 juli 2015 (TK 28642, nr. 63).

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2016	13	2017
MIRT 2017	13	2017
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)		
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2015	1	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verlaagd met € 5,2 mln. Daarnaast is € 2,5 mln overgeboekt naar Hoofdstuk XII voor onderzoek in het kader van Railmap ERTMS.

2015: Bij Najaarsnota 2013/Voorjaarsnota 2014 is in totaal € 11 mln overgeboekt voor uitgaven in het kader van de Railmap ERTMS die in Hoofdstuk XII verantwoord worden.

2016: Bij Voorjaarsnota 2015 is het projectbudget verlaagd met € 10,6 mln.

ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS-expertisecentrum



Opgave In het kader van het MIRT-project Integrale spooruitbreiding Amsterdam- Utrecht is op dit traject het treinbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS) aangelegd naast het treinbeveiligingssysteem ATB. Ten behoeve van het programma ERTMS werd tot en met maart 2015 een pilot op het traject Amsterdam-Utrecht uitgevoerd. Deze pilot diende onder meer om inzicht te krijgen in zaken als de ombouw van treinen naar ERTMS, de toelating op het landelijk net, de opleiding van rijdend personeel, de wijze waarop personeel omgaat met duale systemen in de cabine, de impact op capaciteit op het baanvak en de storingsorganisatie. Tijdens de pilot is een ERTMS Academy opgericht waar ERTMS-opleidings- en -examenmateriaal (inclusief simulatoren) is ontwikkeld.

Met de afronding van de pilot wordt de Academy in samenwerking met de sector omgevormd tot een breed ERTMS-expertisecentrum om de opgedane kennis en ervaring te behouden en uit te breiden en de verdere uitrol van ERTMS in Nederland te ondersteunen. Uiterlijk 2017 moet duidelijk zijn wanneer deze transitie is afgerond.

Oplossing Voor de pilot reden van ERTMS voorziene treinen over het traject Amsterdam-Utrecht, zoals verschillende goederenlocomotieven, ICE's en NS-materieel. De praktijkervaring en expertise op het gebied van ERTMS die hiermee wordt opgedaan zal gebruikt worden bij de gefaseerde invoering van ERTMS, conform de Voorkeursbeslissing ERTMS.

Planning 2012: start realisatie
 2015: oplevering



Financiën Taakstellend budget: € 9 mln. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk Amendement-Slob c.s. (TK 32500 A, nr. 65) en motie-Anker/Mastwijk (TK 32351, nr. 8).

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	47	2013
MIRT 2014	39	2014
MIRT 2015	28	2014
MIRT 2016	9	2015
MIRT 2017	9	2015, ntb
verschil	-38	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	1
2013	3
2014	4
2015	6

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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.

Fietsparkeren bij stations



Opgave Door een groeiend aantal mensen dat met de fiets naar de trein komt is een tekort aan fietsparkeerplaatsen bij stations ontstaan. Zonder uitvoering van het actieplan Fietsparkeren bij stations wordt voor 2020 een tekort verwacht van circa 82.000 tot 145.000 en voor 2030 van circa 92.000 tot 185.000 plekken.

Oplossing In de Lange Termijn Spooragenda deel 2 (TK 29984, nr. 474), staat de aanpak om de aansluiting van het spoor op de ov-keten te verbeteren. De overstap van eigen vervoer, zoals de fiets, op ov en vice versa is daar een belangrijk onderdeel van. Hiervoor zijn goede faciliteiten bij knooppunten noodzakelijk. In 2011 is de Kamer geïnformeerd over het actieplan Fietsparkeren bij stations (TK 32404, nr. 53). Hierin staat dat de verantwoordelijkheid voor fietsbeleid in de toekomst volledig bij de decentrale overheden ligt. Het ministerie van IenM ondersteunt hen hier financieel in door tot 2020 (onder bepaalde voorwaarden) de bouw van extra fietsparkeerplaatsen te cofinancieren. Inmiddels zijn afspraken gemaakt over de aanleg van zo'n 100.000 fietsvoorzieningen bij stations voor € 90 mln (TK 29984, nr. 485).

Planning Start realisatie: divers
Oplevering: divers, maar uiterlijk 2020

Financiën Totaalbudget € 326 mln. Tot en met 2012 via Beheer en Instandhouding (BenI) als geoormerkt project: € 104 mln en van 2013-2028 € 222 mln (waarvan € 96 mln voor PHS-locaties, € 11 mln voor OV-Schiphol-Amsterdam-Almere (OV-SAAL) en € 104 mln voor overige locaties) via het aanlegprogramma Personenvervoer. Artikel IF 13.03.01.



Politiek/bestuurlijk

2011: Het actieplan Fietsparkeren is naar de Tweede Kamer gestuurd (TK 32404, nr. 53). Motie-De Jong (TK 29984, nr. 279) is aangenomen: de voorwaarde voor cofinanciering is het voortbestaan van gratis fietsparkeermogelijkheden.

2014: Motie-Ouweland/De Rouwe is beantwoord bij brief van 12 mei (TK 29984, nr. 485): de regering gaat in overleg met grote gemeenten en NS en ProRail over fietsparkeerproblematiek. Met die brief is tevens voldaan aan de toezegging om de Kamer begin 2014 te informeren over de resultaten van onderzoek naar de behoefte aan fietsparkeerplaatsen en

de invulling van het Actieplan. Dit geldt ook voor de motie-Van Veldhoven, waarin de regering wordt verzocht met NS en ProRail inzichtelijk te maken waar niet-benutte en gereserveerde ruimte ingezet kan worden voor fietsenstallingen.
2017: Motie-Dik/Faber (TK 29984, nr. 562) is verwerkt in de (in 2015) aan NS verleende vervoerconcessie voor het hoofdrailnet, door in artikel 29 op te nemen dat NS naar redelijkheid bijdraagt aan de integrale kosten van het fietsparkeren bij stations, waarbij evenwichtige kostenverdeling tussen alle bij het fietsparkeren betrokken partijen het uitgangspunt is. In de loop van 2015 is de aangekondigde

Fietsparkeren bij stations (vervolg)

tussentijdse evaluatie van het actieplan Fietsparkeren bij stations uitgevoerd. Over de uitkomsten hiervan is de Tweede Kamer eind 2015 per brief geïnformeerd (TK 29984, nr. 642). In deze brief is onder meer gemeld dat het beschikbare budget ontoereikend is om alle tekorten aan fietsparkeerplekken bij stations weg te werken, zoals de doelstelling van het actieplan was, en dat daarom een bestuurlijk overleg is voorzien. Dit overleg heeft plaatsgevonden op 16 maart 2016. Afgesproken is om voor de korte termijn afspraken te maken over hoe het resterende budget wordt besteed, en om voor de middellange en lange termijn te komen tot een convenant over de verdeling van de (financiële) verantwoordelijkheden van alle betrokken partijen.

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
verschil	5	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	5	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	1104
2013	119
2014	131
2015	145

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het projectbudget is verlaagd met € 1,6 miljoen naar aanleiding van een scopeaanpassing bij het deelproject Goes.

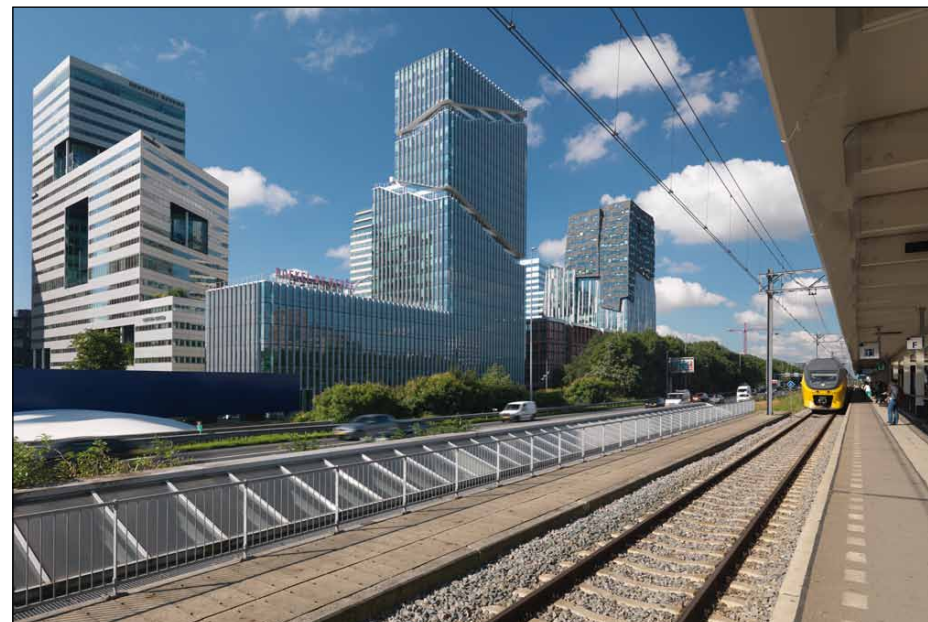
Intensivering Spoor in Steden, fase 1 en fase 2



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

Oplossing Er is in eerste instantie € 300 mln uitgetrokken om knelpunten als gevolg van spoordoorsnijdingen in gemeenten op te lossen. Daarvoor is in 2006 een Regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen opgesteld. Gemeenten konden tot 1 juni 2006 een aanvraag indienen voor een eenmalige bijdrage voor hun eigen plannen. Alleen gemeenten die om of aan het spoor gelokaliseerd zijn en hier hinder van ondervinden, kwamen in aanmerking voor een bijdrage. Uiteindelijk zijn 61 subsidieaanvragen gehonoreerd en is de regeling daarmee uitgevoerd.

Mede door dit succes heeft het kabinet, via de Begroting 2009, voor een tweede tranche spoorse doorsnijdingen € 142 mln ter beschikking gesteld. Ook deze tweede tranche is erop gericht decentrale overheden te stimuleren om bestaande plannen op korte termijn uit te voeren. De uitvoering is vastgelegd in de Circulaire Spoorse doorsnijdingen tweede tranche. Deze is op 17 november 2008 vastgesteld. Het doel van de circulaire blijft het toekennen van een uitkering voor de uitvoering van projecten die moeten leiden tot het opheffen of verminderen van knelpunten rondom het spoor. De inhoudelijke criteria (Stedelijke bereikbaarheid, Kwaliteit leefomgeving, Veiligheid en Spoorgebruik) zijn gehandhaafd, waarbij de plannen ten minste moesten scoren op Stedelijke bereikbaarheid en één van de andere criteria. Het gemeentebestuur moet onveranderd aantonen dat het project voor



100% financieel gedekt is, inclusief een uitkering van het ministerie van IenM van ten hoogste 25%. Aanvragen konden vanaf 27 november 2008 worden ingediend tot uiterlijk 1 juli 2009. Uiteindelijk zijn 37 aanvragen gehonoreerd en is de circulaire daarmee uitgevoerd.

Planning

Start realisatie: divers,
 Oplevering: divers

Financiën Taakstellend budget tranche I: € 244 mln. De middelen voor tranche II zijn overgeboekt naar het Gemeentefonds. Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	245	divers
MIRT 2014	246	divers
MIRT 2015	246	divers
MIRT 2016	244	divers
MIRT 2017	244	divers
verschil	-1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	184
2013	186
2014	199
2015	205

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 projectbudget 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 Infrastructuurfonds 2016 (€ 78 mln) bestond voor € 32 mln uit gerealiseerde uitgaven voor opgeleverde stations, voor € 3,2 mln uit gerealiseerde en nog te realiseren uitgaven voor het Station Barneveld en voor € 42,8 mln als reservering voor bijdragen aan toekomstige nieuwe stations. Het station Barneveld Zuid is gereed. Het bij dit project behorende projectbudget, alsmede de projectbudgetten van eerder gerealiseerde stations, maken vanaf deze begroting geen onderdeel meer uit van het totale budget voor kleine stations. Vanuit het gereserveerde budget voor nog nader aan te wijzen nieuwe stations is € 6,1 mln overgeboekt naar Hoofdstuk XII in verband met de BDU-bijdrage voor Station BleiZo (Bleiswijk-Zoetermeer) en de hiermee samenhangende storting in het BTW-compensatiefonds (BCF). In het Notaoverleg MIRT van 23 november 2015 is besloten € 17 mln beschikbaar te houden voor het programma Kleine Stations.

Kleine stations



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

Oplossing De minister van IenM neemt het aanlegbesluit op basis van de projectnota van de spoorwegbeheerder ProRail. De projectnota bevat, naast de raming van kosten op basis van een definitief ontwerp, een beoordeling van het effect van het station op de functionaliteit van de infrastructuur, het effect op reistijden en aantal extra reizigers. Vanwege het beperken van negatieve reistijdeffecten is goede inpassing in de dienstregeling van belang. Het ministerie van IenM toetst of alle kosten van aanleg, inpassing in de dienstregeling én beheer zijn gedekt, alsmede of de bediening van het nieuwe station is gegarandeerd. De kosten van het basisstation zijn in dat geval subsidiabel ten laste van het programma Aanleg nieuwe stations tot een maximum van € 6,5 mln (prijspeil 2015). De minister neemt dan tevens een subsidiebesluit.

Planning Start realisatie: divers
 Oplevering: divers

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

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 onder de decentrale overheden plannen zijn voor 60 nieuwe stations voor de periode na 2013. Over deze inventarisatie is de Tweede Kamer geïnformeerd door de minister van IenM (TK 31801, nr. 7). In het kader van de herijking is door het ministerie van IenM voorgesteld om tot 2028 nog € 17 mln beschikbaar te houden voor kansrijke nieuwe stations. Het maatregelenpakket is tijdens het AO MIRT op 23 november 2015 in de Tweede Kamer vastgesteld.

Jaar *	Budget ¹⁾	Oplevering
MIRT 2017	17	divers

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

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

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma NABO



Opgave Openbare en openbaar toegankelijke niet-actief beveiligde overwegen (NABO's) en overpaden op het reizigersnet hebben een verhoogd risicoprofiel. Het is de ambitie om het aantal NABO's op het reizigersnet verder terug te brengen, rekening houdend met de financiële mogelijkheden van rijk en regio. Bovendien is het de ambitie om – met behulp van marktpartijen – innovatieve, kosteneffectieve maatregelen te ontwikkelen die bijdragen aan het vergroten van de veiligheid op NABO's.

Oplossing Binnen het Programma NABO worden twee actielijnen gevolgd:

1. Een gebiedsgerichte integrale benadering op basis van cofinanciering van 50% door het ministerie van IenM daar waar in de regio energie zit om op korte termijn oplossingen te realiseren voor de meest prangende situaties van overwegen met een hoger risicoprofiel. Momenteel wordt een planuitwerking uitgevoerd voor de realisatie van maatregelen in Winsum.
2. De ontwikkeling van innovatieve oplossingen voor overwegen. Met deze lijn wordt ingezet op onderzoek naar kosteneffectieve alternatieve mogelijkheden voor NABO's, zoals innovaties op gebied van beveiligingssystemen, waarschuwingssystemen of innovaties op het gebied van ongelijkvloers kruisen.

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



Financiën Taakstellend budget: € 10 mln waarvan € 5 mln voor de gebiedsgerichte aanpak en € 5 mln voor de ontwikkeling van innovatieve oplossingen. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk De Tweede Kamer is geïnformeerd over het programma in de Kamerbrieven van 10 juni 2015 (TK 29893, nr. 190), 8 december 2015 (TK 29893, nr. 190) en 16 juni 2016 (TK 34300 A, nr. 70). Met de gemeente Winsum is in juni een bestuurs-overeenkomst gesloten over het beschikbaar stellen van een taakstellend budget (€ 3,25 mln. inclusief btw) ten behoeve van het uitvoeren

van maatregelen aan overwegen in de gemeente Winsum.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	10	Vanaf 2017

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

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opstellen Reizigerstreinen: Korte termijn



Opgave Het materieelpark van de Nederlandse Spoorwegen groeit als gevolg van de toename van reizigers op het spoor. Voor het opstellen van dit nieuwe materieel is op korte termijn aanvullende opstelcapaciteit nodig.

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

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

Financiën

Taakstellend budget € 45 mln. Artikel IF 13.03.01.

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 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.



Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	45	2020

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is (als afzonderlijk project) nieuw opgenomen in het MIRT. In 2016 zijn de werkzaamheden aan de hoofdsporen gereed evenals het saneren van de wissels. In 2017 vinden nog afrondende werkzaamheden plaats.

Doorstroomstation Utrecht



Opgave In het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is de ambitie om op een aantal corridors de treindienst te intensiveren. Station Utrecht Centraal is het knooppunt van twee PHS-corridors (Schiphol-Utrecht-Nijmegen en Amsterdam-Eindhoven) en diverse andere treindiensten. De PHS-dienstregeling betekent een verhoging van het aantal treinen van 120 naar 160 per uur, met ingang van dienstregeling 2018.

Oplossing Station Utrecht Centraal wordt omgebouwd tot een doorstroomstation, waarbij reizigerscorridors worden ontvlochten. Hierdoor kunnen meer treinen met hogere snelheid en betrouwbaarheid Utrecht Centraal passeren. Hiertoe worden de volgende maatregelen uitgevoerd:

- de realisatie van twee extra perronsporen en een keerspoor;
- de aanleg van een achtste spoor tussen Utrecht Centraal en Utrecht Vaartsche Rijn;
- het weghalen van ruim 75% van de wissels.

Planning 2016: werkzaamheden hoofdsporen en saneren wissels gereed (functionaliteit DSSU gereed)
 2017: afrondende werkzaamheden gereed



Financiën Taakstellend budget: € 314 mln. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk Begin 2016 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden.

Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2014	278	2015
MIRT 2015	283	2015
MIRT 2016	314	2016
MIRT 2017	314	2017
verschil	36	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	4	
2013	51	
2014	109	
2015	144	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

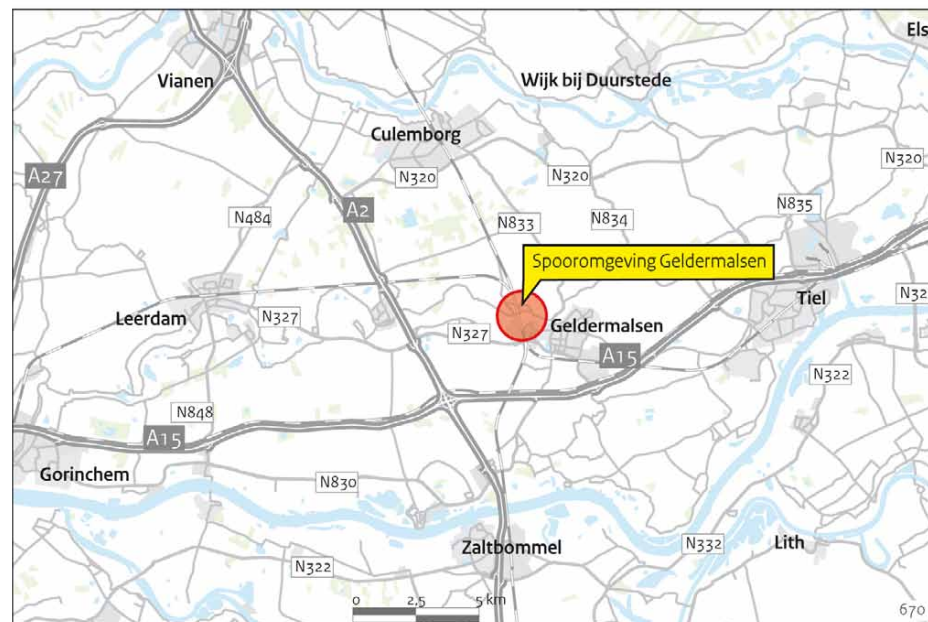
PHS Spooromgeving Geldermalsen



Opgave De vraag naar spoorvervoer op de corridor Amsterdam-Eindhoven groeit. Afgesproken is dat deze groei gefaciliteerd wordt, terwijl er ook ruimte gehouden moet worden 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 wordt één Ontwerp-Tracébesluit (OTB) uitgebracht en zullen te zijner tijd ook de aanbestedingen worden gedaan voor het totale project. Om die reden is het deelproject 'vrijleggen MerwedeLingeLijn' ondergebracht bij PHS onder de naam Spooromgeving Geldermalsen. Het PHS deelproject Geldermalsen maakt nu nog deel uit van het planstudieprogramma. Zodra de aanvullende realisatiebeschikking aan Prorail wordt verstrekt, worden de hiervoor gereserveerde middelen toegevoegd aan het realisatiebudget PHS 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 kunnen rijden en tussen Utrecht en Geldermalsen zes sprinters. Daarnaast moet er capaciteit beschikbaar blijven voor het goederenvervoer vanuit de regio Amsterdam/IJmond naar de Betuweroute vice versa en voor de stoptreinen van en naar Dordrecht en Tiel. Daartoe worden er in de knoop Geldermalsen



diverse maatregelen gerealiseerd, onder meer een apart spoor voor de stoptreinen van en naar Dordrecht, twee extra perrons op station Geldermalsen, de vervanging van twee overwegen door drie onderdoorgangen en de realisatie van een reizigerstunnel ter vervanging van de loopbrug en het optimaliseren van het emplacement.

Financiën Taakstellend budget: € 56 mln. Artikel IF 13.03.01.

Planning 2017: Tracébesluit
 2021: in gebruik name

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.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	56	2021

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

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 aanlegprogramma 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 planstudieproject. Het programma is aangevuld met een deelprogramma 'emplacements op orde'. Het doel hiervan is om vervoerders op alle emplacements in Nederland een kwaliteitsniveau te bieden dat in overeenstemming is met de eisen van deze tijd, bijvoorbeeld door de aanleg van loop- en servicepaden en verlichting.

Programma Kleine Functiewijzigingen



Opgave Het programma Kleine Functiewijzigingen is bestemd voor:

- 1) het oplossen van capaciteits- en kwaliteitsknelpunten in het vervoersysteem;
- 2) ingediende en toekomstige vervoerderswensen en klantvragen.

De projecten in het programma dragen bij aan het verhogen van de beschikbaarheid, de betrouwbaarheid en de veiligheid van het spoor.

Oplossing Ad1) Betreft capaciteitverruimende maatregelen om knelpunten op te lossen die voortkomen uit overbelastverklaringen vanuit het verdelingsproces. Daarnaast moet het robuuster maken van de infrastructuur zorgen voor minder verstoringen en het creëren van een betrouwbare dienstregeling, met inachtneming van milieu- en veiligheidsaspecten. Hieronder vallen onder meer beperkte aanpassingen van de sporenlayout.

Ad2) Betreft vragen in het kader van onder andere logistiek, transfer en (arbo)veiligheid. Hieronder vallen onder meer maatregelen voor uitbreiding van opstelcapaciteit, perronverlengingen, realisatie van gelijktijdigheden, elektrificatie van emplacements, verkorting van bezettingstijden, verlenging/inkorting van sporen, verbetering van de servicecapaciteit en reactivering van de treindienst. Maatregelen in het kader van transfer betreffen onder meer vergroting van perroncapaciteit en verbreding van reizigerstunnels en traversen.



Planning Jaarlijks wordt het meerjarenprogramma, na consultatie van de vervoerders, geactualiseerd.

Financiën Taakstellend budget 2013-2028: € 374 mln. Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	565	Divers
MIRT 2014	589	Divers
MIRT 2015	540	Divers
MIRT 2016	506	Divers
MIRT 2017	374	Divers
verschil	-191	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	13	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2013	55
2014	84
2015	110

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

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 er voor gekozen om vanuit dit programma € 29,6 mln over te boeken naar het realisatieprogramma Goederenvervoer voor de realisatie van het project Venlo Multimodaal knooppunt, € 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 € 81 mln in te zetten voor de financiering van de maatregelen uit het maatregelenpakket pakket Herijking. Naar aanleiding hiervan is het Spelregelkader Kleine Functiewijzigingen aangepast, is het plafondbedrag per maatregel verlaagd naar € 6 mln (incl. btw) en zijn maatregelen uitgesloten waarvoor reeds geoordeelde programma's bestaan.

Programma Kleine Functiewijzigingen (vervolg)

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 (opstel terrein) 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 het resterende budget ad € 9,1 mln is overgeboekt naar de MIRT-post Nazorg gereedgekomen lijnen en halten. Het deelproject Sporen Den Bosch is in dienst gesteld. Als gevolg van onbenodigd onvoorzien bleek het mogelijk het projectbudget met € 3,7 mln te verlagen.

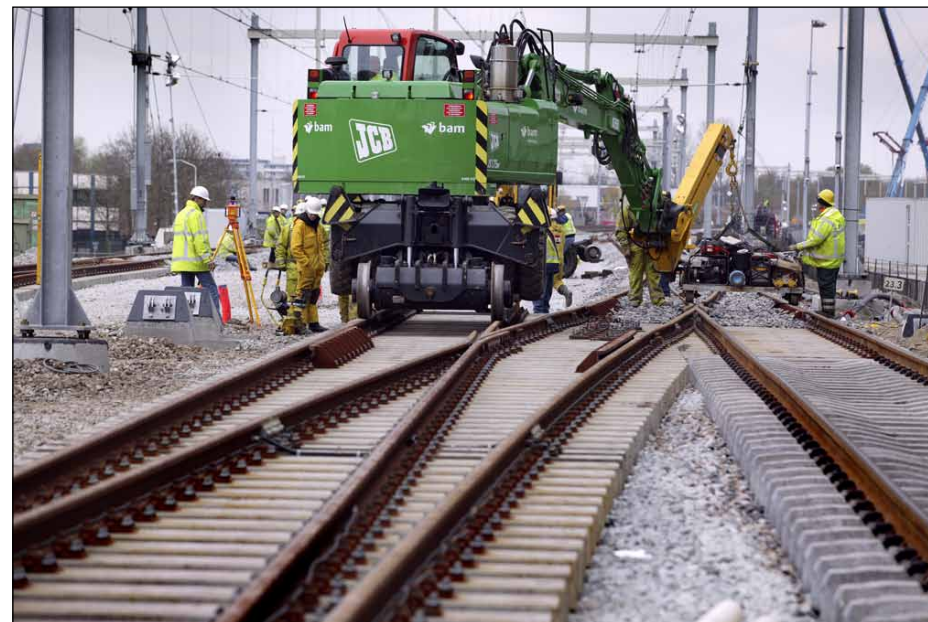
Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor



Opgave Om de doelstellingen van de Nota Mobiliteit te kunnen behalen moet een aantal knelpunten op het gebied van punctualiteit en/of capaciteit worden opgelost. Het Herstelplan Spoor (tweede fase) is ontstaan naar aanleiding van de visie Benutten en Bouwen: een intensievere benutting van het spoorwagennet is mogelijk 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 tweede fase bevat budget voor extra verbetering van het onderhoud (circa € 600 mln) en budget voor het elimineren van infra-knelpunten (circa € 850 mln). Hiervan wordt circa € 600 mln gebruikt voor het oplossen van infra-knelpunten in het kader van de punctualiteits- en capaciteitsknelpunten. Dit programma (PHS) 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 tweede fase zijn, in samenhang met de voorstellen voor de dienstregeling na 2006, de knelpunten geselecteerd waarvan de oplossing het meest bijdraagt aan de doelen van de Nota Mobiliteit. Met behulp van een MKBA worden de best scorende oplossingen gezocht voor de knelpunten zoals opgenomen in bijgevoegde tabel.

Planning 2007: start uitvoering
 2007-2018: oplevering
 deelproject Spooruitbreiding Amersfoort is in dienst gesteld
 deelproject Sporen Den Bosch is in dienst gesteld



Financiën Taakstellend budget € 441 mln (tot en met 2012 via Beheer en Instandhouding (BenI) als geoormerkt project: € 262 mln).
 Taakstellend budget aanlegprogramma 2013-2020 € 179 mln. Artikel IF 13.03.01.

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 Brabant en de Randstad.

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
verschil	-154	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	7	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	262
2013	339
2014	390
2015	419

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

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)

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 door Prorail opgestelde Actualisatierapport Toegankelijkheid 2015 blijkt dat de raming van de eindstand van het programma met € 31 mln. kan worden verlaagd. Tegelijk wordt door ProRail een voorstel tot scope-aanpassing gedaan 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 investerings-ruimte (IF 13,08).

Toegankelijkheid Spoor



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.

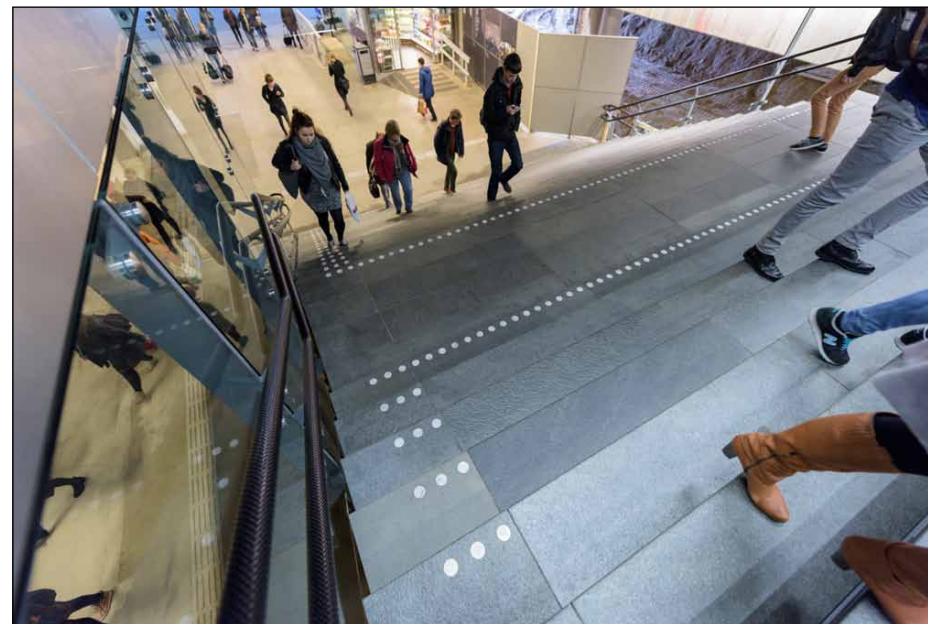
Oplossing Vanuit het programma Toegankelijkheid Spoor worden alle stations toegankelijk gemaakt voor mensen met een auditieve, visuele of motorische beperking.

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.

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

Financiën Totaalbudget: € 651 mln. Tot en met 2012 via Beheer en Instandhouding (BenI) als geoormerkt project: € 163 mln.



Vanaf 2013 taakstellend budget
 aanlegprogramma
 2013-2030: € 488 mln. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk De maatregelen 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).

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
verschil	-15	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	12	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	163
2013	209
2014	251
2015	294

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Vervolg Beter en Meer en Vervolg Opstelcapaciteit



Opgave Beter en Meer: Om de groei op het spoor te faciliteren wordt gewerkt naar hoogfrequent rijden op drukke trajecten in Nederland. Naar aanleiding van de winterproblematiek (2010-2012) en de treinstotsing in Amsterdam is geconcludeerd dat de betrouwbaarheid van het spoor eerst omhoog moet voordat frequentieverhoging op de drukke corridors kan plaatsvinden. Opstelcapaciteit: Door de groei van het aantal treinen op het spoor neemt 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, Besturing 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-corrider Amsterdam-Eindhoven. Na de verbetering van de betrouwbaarheid op de A2-corrider zal er gewerkt worden 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 en dus zullen de ervaringen op de A2-corrider worden meegenomen bij de volgende corridors. Om te kunnen voldoen aan de aanvullende behoefte aan opstelcapaciteit wordt gezocht naar maatregelen om de opstelcapaciteit te vergroten.

Planning 2016: start opstellen plan van aanpak en studie naar de tweede fase Beter en Meer



2016: aanvang integraal beeld opstelcapaciteit langere termijn

2016/2017: bepalen waar volgende productstap en verbetering aan het spoor moet plaatsvinden en welke verbetermaatregelen daarvoor nodig zijn

2017: start realisatie

2020 + ntb: programma gereed

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

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

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	32	divers

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

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Emplacementen op orde



Opgave Spooemplacements zijn complexe locaties waar veel verschillende activiteiten worden uitgevoerd. De eisen die in de vergunningen worden gesteld verschillen onderling qua voorschriften, maatregelen en voorzieningen. Daarom heeft het ministerie van IenM besloten om een landelijk project te starten om te komen tot heldere, uniforme, robuuste en 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, brancheorganisaties en ProRail. Daarnaast zijn er emplacementen die in onvoldoende mate voldoen aan arbo-normen voor treinpersoneel.

Oplossing In een landelijk project bepalen vertegenwoordigers van gemeenten, veiligheidsregio's, omgevingsdiensten, ProRail en het ministerie van IenM uniforme normen voor veiligheidsmaatregelen op spooemplacements. Deze normen zijn onder andere gebaseerd op maatgevende scenario's van mogelijke soorten incidenten en op de bevolkingsdichtheid in de omgeving. De Tweede Kamer is hier in de Beleidsimpuls Railveiligheid nader over geïnformeerd (TK 29893, nr. 204). Daarnaast worden op emplacementen voorzieningen aangebracht en verbeterd waardoor treinpersoneel zich op een veilige manier van en naar de trein kan begeven. ProRail heeft hiervoor een plan opgesteld dat de komende vier jaar uitgevoerd moet gaan worden.



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

Financiën Taakstellend budget: € 58 mln.
Artikel IF 13.03.02.

Politiek/bestuurlijk Het project voor spooemplacements zal naar verwachting in het najaar uitmonden in een advies over de voorzieningenniveaus. Vervolgens zal op basis van het advies van het project de exacte opgave voor de spooemplacements in kaart worden gebracht en een projectvoorstel worden gedaan voor de uitvoering.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	58	2020

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

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 na afronding van het programma alle emplacementen voldoen aan de geluidsnormen uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening 1998 (beoordeeld volgens de Circulaire piekgeluiden spoorwegemplacementen d.d. 19-12-2003) dan wel 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 (geluidschermen) nodig zijn om aan de normen te kunnen voldoen.

Planning 2011: deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' zijn afgerond.

2017: deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn afgerond.

Financiën Totaalbudget € 106 mln. Tot en met 2012 via Beheer en Instandhouding (BenI) als geoormerkt project € 77 mln; vanaf 2013 taakstellend budget aanlegprogramma € 29 mln. Artikel IF 13.03.01.



Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	106	Divers t/m 2015
MIRT 2014	106	2011/2015
MIRT 2015	106	2011/2017
MIRT 2016	106	2011/2017
MIRT 2017	106	2011/2017
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	77
2013	85
2014	89
2015	89

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 goederenlocomotieven en emplacementsen.

Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua



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 spoorcorridor wordt de variëteit aan systemen teruggebracht en worden zo veel mogelijk geharmoniseerde Europese technieken geïnstalleerd. Een geoptimaliseerde spoorcorridor verbetert de verbinding tussen de Rotterdamse haven en het Europese achterland. Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië hebben gezamenlijk projectplannen opgesteld om de nieuwe treinbeïnvloedingstechniek European Rail Traffic Management Systems (ERTMS) versneld in te voeren op de corridor. 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, waarvoor in Zevenaar het wachtspoor aan de noordkant wordt doorgetrokken en aangesloten op het derde spoor in Duitsland. Tevens wordt de 1500 V vervangen door 25 kV en wordt ERTMS aangelegd op zowel Zevenaar als op de doorgaande sporen langs Kijfhoek.

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



Financiën Taakstellend budget: planuitwerking- en realisatiekosten € 174 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.

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.

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
verschil	20	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	15
2013	31
2014	55
2015	100

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning ● ● ● ● ●

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013 t/m 2017: Er is vertraging ontstaan in afwachting van de subsidieaanvraag van de provincie Limburg voor EZS.

PAGE risicoreductie

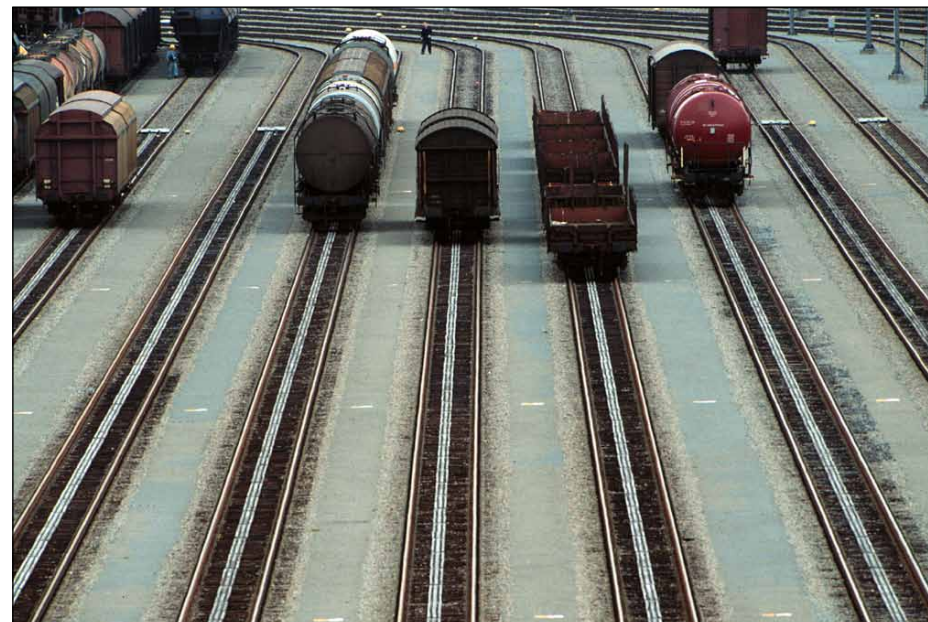


Opgave Rondom spooremlacements bestaan externe veiligheidsrisico's als gevolg van het rangeren van wagons met gevaarlijke stoffen. De opgave is om deze risico's te beheersen.

Oplossing Uitvoering van het Plan van Aanpak Goederen Emplacements (PAGE) zorgt ervoor dat alle emplacements voldoen aan de regels voor externe veiligheid. De oplossingen worden gezocht in het uitsluiten van conflicterende rijwegen, onder andere door middel van aanpassing van de treinbeveiliging en -beheersing en door het saneren of verplaatsen van wissels.

Planning Tracébesluit: divers
 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 afgesloten worden als een aanlegbesluit voor EZS is genomen
 2017/2018: realisatie maatregelen op emplacement Delfzijl ter grootte van € 3,3 mln

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



Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	18	2009/2013
MIRT 2014	18	2009/2014
MIRT 2015	18	Divers
MIRT 2016	18	Divers
MIRT 2017	19	Divers
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	8
2013	8
2014	8
2015	8

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 programma-verantwoording. Hiervoor zijn de uitgaven in het verleden in het budget verwerkt (vanaf 2012), waarmee het totaalbudget € 40 mln hoger is. Ook zijn de (geprognoceerde) 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.

Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdvaarwegen



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, met name vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw, en het intensievere gebruik neemt deze problematiek toe.

Oplossing Vervanging en renovatie van objecten in het hoofdvaarwegennet worden ondergebracht in het Programma Vervanging en Renovatie. Dit programma omvat alle kunstwerken waar zich een levensduurproblematiek voordoet. De maatregelen in het programma verlengen de levensduur van de objecten of vervangen die objecten zodat de veiligheid en de beschikbaarheid van de bestaande infrastructuur in stand wordt gehouden. Bij Vervanging en Renovatie blijft de bestaande functionaliteit van het kunstwerk gehandhaafd volgens de geldende normen en eisen. In beginsel worden geen aanvullende wensen of functionaliteiten toegevoegd. Waar mogelijk en relevant wordt aangesloten op bestaande plannen voor aanleg, uitbreiding of onderhoud van het hoofdvaarwegennet. Zo zijn in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) ambities voor vaarwegklassen en doorvaarthoogten voor de containervaart opgenomen. Onderdeel van het programma is de onderzoeks- en inspectieaanpak RINK (Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken) waarmee de fysieke toestand en restlevensduur van de kunstwerken is geïnventariseerd. Daarnaast wordt via het project VONK (VervangingsOpgave Natte Kunstwerken) gewerkt aan de ontwikkeling van een uniforme systematiek ter onderbouwing van de programmering van, en de besluitvorming over, de vervanging van de natte kunstwerken voor de periode na 2020. Het programma NoMo AOV,



waarmee achterstallig onderhoud op vaarwegen wordt aangepakt, is ook ondergebracht in het begrotingsartikel vervanging, maar geen onderdeel van Vervanging en Renovatie.

Planning De op basis van de RINK-onderzoeken geïdentificeerde meest urgente knelpunten zullen voor 2020 worden aangepakt.

Financiën Voor de totale vervanging- en renovatieopgave van het hoofdvaarwegennet is in de periode 2012 tot en met 2030 een bedrag beschikbaar van € 637 mln. Op artikel IF 15.02.04 is nog € 684 mln beschikbaar, omdat reeds € 116 mln is gerealiseerd en € 164 mln beschikbaar is voor programma NoMo AOV.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	872	2028
MIRT 2017	637	2030
verschil	235	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	4	
2013	10	
2014	40	
2015	116	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdvaarwegen (vervolg)

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2015	Openstelling
Baltic Ace	Wrakkenberging	89	75	Gereed
RINK* Limburg	Stuwen in de maas	52	13	2019
Nijkerkerbrug	Vervanging aanbruggen	11	0	2018
RINK* Utrecht	Koninginnesluis en Muntbrug	17	10	2017
RINK* IJsselmeergebied	Krabbersgat en Nijkerkersluis	10	0	2018
MOBZ (deeh)**	Modernisering Objectbediening	52	0	2017
Lemmer - Delfzijl	Modernisering Objectbediening	19	0	n.t.b.
Lemmer - Delfzijl	Damwanden Eemskanaal	14	0	n.t.b.
Overig	Onderzoek en projecten < € 10 mln.	58	17	2016-2020
Planfase	Prinses Marijkesluis Lemmer - Delfzijl Waalbrug Nijmegen Spijkenisserbrug Stadsbrug Dordrecht RINK Noord Krammersluizen Bediening Brabant Brug Itteren	13	1	n.t.b.
Reservering (gebonden)		302	0	
Totalen		637	116	
Waarvan verplicht		53%		

* RINK staat voor Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken. Dit levert een maatregelenpakket op waarmee de levensduur van bruggen, sluisen en stuwen verlengd wordt.

** Modernisering Objectbediening Zeeland (MOBZ) bestaat uit verschillende aspecten en is financieel ondergebracht bij Vervanging & Renovatie, het beheer en onderhoud en NoMo AOV. Het eerste deel wordt opgeleverd in 2017.

Voor het programma NoMo AOV is € 572 mln beschikbaar, waarvan sinds 2012 € 408 mln is gerealiseerd en € 164 mln verplicht en gebonden is voor maatregelen.

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdvaarwegen (vervolg)



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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 derdetranche-budgetten naar het gemeentefonds zijn de oplevering van het totaalprogramma en het budget aangepast.

2016: Het budget is met € 17 mln verlaagd door scopeaanpassingen 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.

Quick Wins Binnenhavens



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

Oplossing Het kabinet heeft middelen beschikbaar gesteld voor de verbetering van de bereikbaarheid van binnenhavens. De maatregel Quick Wins Binnenhavens richt zich op snel te realiseren infrastructurele voorzieningen die in beheer en/of eigendom zijn van gemeenten of provincies. Zeehavens vallen buiten de scope van de maatregel. Om in aanmerking te komen voor de middelen dient de regio een netwerkanalyse op te stellen en moet er een positieve MKBA zijn. Decentrale overheden dragen 50% van de kosten. Twee tranches zijn uitgezet; hierbij zijn 68 projecten betrokken. Hier is een subsidiebedrag van circa € 90 mln mee gemoeid. Inmiddels blijkt dat een aantal projecten niet zal worden gerealiseerd en dat een aantal projecten goedkoper uitvalt. Deze vrijval 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.

Planning 2008: besluitvorming eerste tranche
 2009: besluitvorming tweede tranche
 2012-2013: besluitvorming derde tranche
 2009-2016: realisatie projecten



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

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 cs (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 oplevering van de Quick Wins Binnenhavens zijn een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden.

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
verschil	-42	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	54
2013	54
2014	55
2015	59

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: De eindafrekening is lager uitgevallen á € 1 mln.

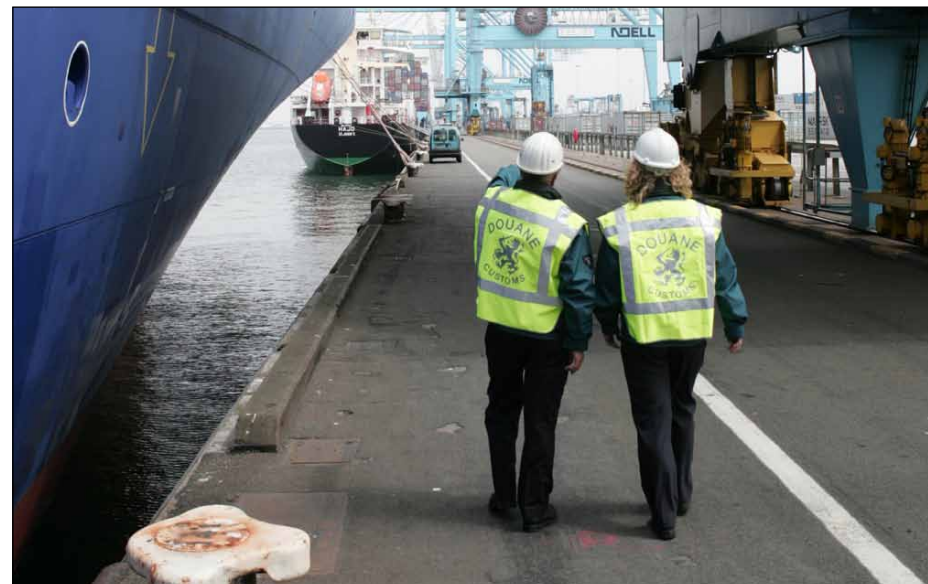
Subsidieprogramma ZeehavenInnovatieProject voor duurzaamheid (ZIP)



Opgave In de Beleidsbrief Duurzame Zeehavens is aangegeven dat verdere verduurzaming in de Nederlandse zeehavens nodig is om de verwachte substantiële groei van de goederenstromen in de Nederlandse zeehavens te kunnen accommoderen. Op een aantal thema's die in de beleidsbrief zijn genoemd zullen zonder flankerende maatregelen problemen ontstaan. In de beleidsbrief zijn een aantal actiepunten opgenomen die moeten leiden tot een duurzamere havenontwikkeling, zodat de groei van de transportstromen kan worden geaccommodeerd met waar mogelijk een vermindering van de druk op de leefomgeving.

Oplossing Een van deze actiepunten is het Subsidieprogramma ZeehavenInnovatieProject voor duurzaamheid (ZIP). Middels dit programma werden projecten gesubsidieerd die bijdragen aan de verduurzaming van de Nederlandse zeehavens op de thema's geluid, emissies, ruimtegebruik en waterkwaliteit. Deze regeling is in juni 2010 in de Staatscourant gepubliceerd. Er was € 5 mln beschikbaar voor deze regeling. Inmiddels is aan negen projecten subsidie verleend. Het beschikbare budget is met de toewijzing aan deze projecten vrijwel uitgeput.

Planning Alle negen projecten zijn in 2011 gestart. De looptijd van de projecten is verschillend. De eerste drie projecten zijn in 2012 afgerond; in 2015 is het laatste project afgerond. De rapportage van de evaluatie wordt in het najaar 2016 verwacht.



Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 4 mln. Artikel IF 15.03.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	5	2014
MIRT 2014	5	2014
MIRT 2015	5	2014
MIRT 2016	5	2015
MIRT 2017	4	2016
verschil	-1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	3	
2013	3	
2014	4	
2015	4	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 Ossensisse.

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. Investerings in het Schelderadarsysteem, de Verkeerscentrale Waddenzee en de verkeerscentrale op Fort Harssens te Den Helder worden bekostigd uit het project Walradarsystemen.

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

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.

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

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 is door Nederland en België gezamenlijk een Schelderadarsysteem ontwikkeld. Het verdrag regelt de kostenverdeling op basis van het aantal schepen dat de havens aandoet. De investering in de Verkeerscentrale Waddenzee is mede ingegeven door



de bijzondere status van de Waddenzee. In 2004 is een intentieverklaring ondertekend over de modernisering van de centrale zeeverkeerspost op Terschelling. Medio 2011 heeft de staatssecretaris van IenM besloten om de bouw van deze Zeeverkeerscentrale te beëindigen. De vuurtorens Schiermonnikoog en Terschelling blijven daarom volledig bemenst. Er wordt bezien of aanvullend hierop nog wijzigingen noodzakelijk zijn. De investeringen in de verkeerscentrale Fort Harssens te Den Helder worden gedaan op basis van het convenant tussen de voormalige ministeries van VenW en Defensie uit 1990, waarbij is afgesproken dat de verkeersbegeleiding van en naar de haven van Den Helder door de Koninklijke Marine zal geschieden en dat het huidige ministerie van IenM de voor deze taak benodigde investeringen in radar et cetera zal doen.

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

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	14
2013	15
2014	17
2015	19

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)



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

Oplossing Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) is het beleidskader om versnippering, veroorzaakt door bestaande rijksinfrastructuur, op effectieve wijze op te lossen door maatregelen zoals ecoducten, faunatunnels of diervriendelijke oevers. Dit gebeurt door een gebiedsgerichte benadering waarbij samenwerking met provincies, uitvoerende diensten en terreinbeheerders centraal staat. In het MJPO zijn per provincie alle ontsnipperingsknelpunten opgenomen die een belangrijke belemmering vormen voor de realisering van de EHS. Onderdeel van het programma zijn de in 2014 afgesproken extra maatregelen ter bescherming van de otter.

Doelstelling In 2018 zijn de belangrijkste barrières voor de EHS, veroorzaakt door rijkswegen, spoorwegen en rijkswaterwegen, opgeheven.

Financiën Het MJPO is gefinancierd door de ministeries van EZ en IenM. EZ heeft via het Investeringsbudget Landelijk gebied (ILG) bijgedragen aan maatregelen die met name bedoeld zijn om tussen grote natuurgebieden



robuste verbindingzones 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 weer inclusief de verbindingzones zal worden afgerond. Het ministerie van EZ en de provincies hebben in het Natuurpact van 2013 afspraken gemaakt over de realisatie van het Natuurnetwerk (voorheen EHS). Het ministerie van IenM heeft in 2004 € 250 mln gereserveerd voor ontsnipperende maatregelen aan de rijksinfrastructuur voor de periode vanaf 2005 tot en met 2018. Dit bedrag is inmiddels geheel verplicht voor maatregelen. Dit geldt ook voor de bijdrage van het ministerie van EZ.

Vanaf MIRT 2014 worden alleen de budgetten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu vermeld.

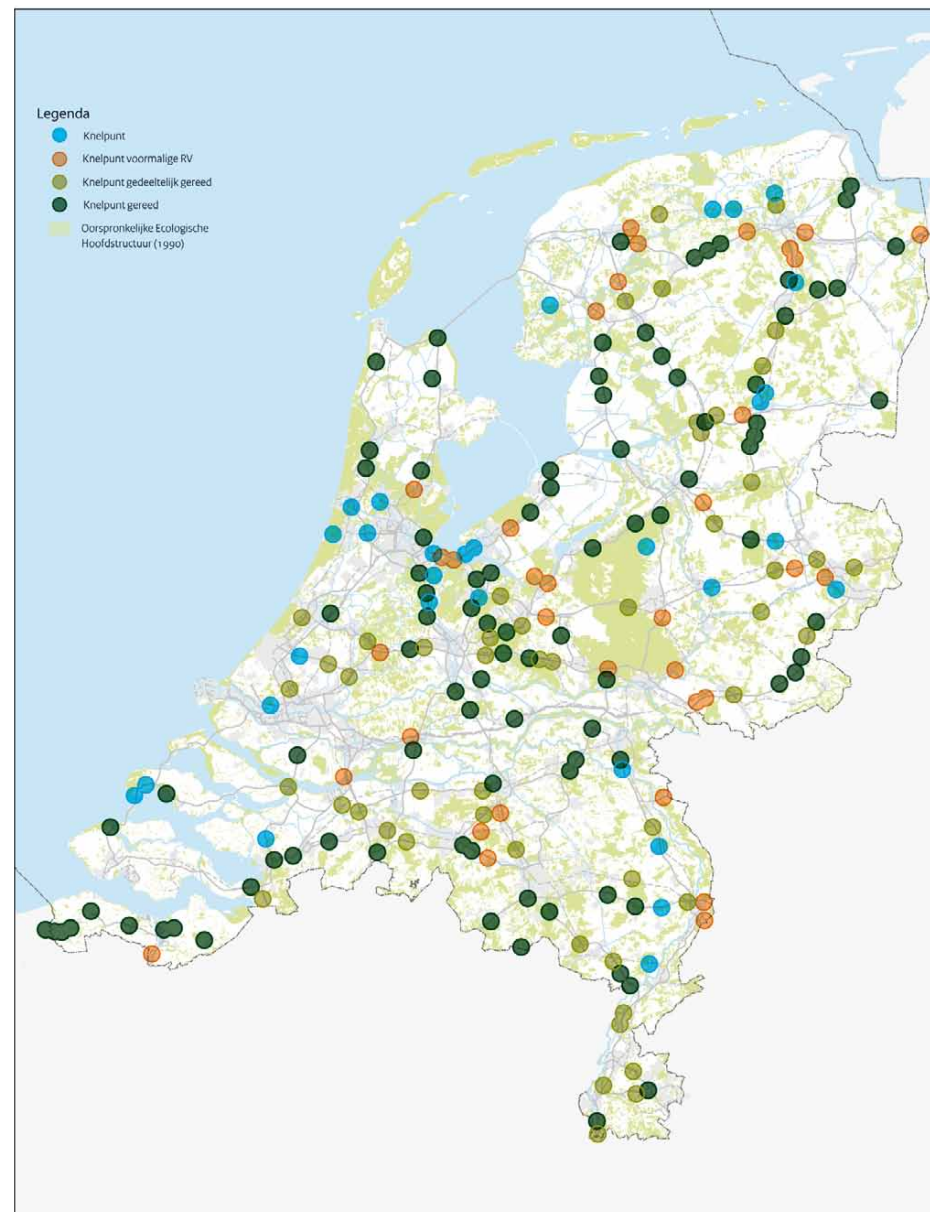
Uitvoering Het MJPO is opgesteld door de ministeries van IenM en EZ. Het ministerie van IenM is verantwoordelijk voor de uitvoering en neemt tevens het initiatief tot de jaarlijkse actualisatie van de programmering. Een aantal maatregelen wordt na 2018 getroffen, omdat deze samengaan met infrastructurele aanpassingen tijdens de realisatie waarvan nadere bestuurlijke afspraken zijn gemaakt.

De bijgevoegde kaart geeft een overzicht van de stand van zaken voor de knelpunten per 1 januari 2016.

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) (vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2014	255	2005-2018
MIRT 2015	257	2005-2018
MIRT 2016	258	2005-2018
MIRT 2017	255	2005-2018
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijjsbijstelling (IBOI)	14	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	82
2013	93
2014	95
2015	119



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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen ●

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: Dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Beter Benutten



Opgave eerste fase programma Beter Benutten Het doel van de eerste fase van het programma is circa 20% minder congestie 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.

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

Effect eerste fase programma Beter Benutten De eerste fase van het Beter Benutten programma 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 (bron: Programmaboek Beter Benutten).

Opgave vervolgprogramma Beter Benutten Het kabinet heeft besloten tot een vervolgprogramma Beter Benutten. Het streven van Beter Benutten Vervolg is een vermindering van de reistijd van deur tot deur in de spits met tenminste 10% op de belangrijkste gesignaleerde knelpunten op de weg in de periode van 2015 tot en met 2017. In de uitvoering van het programma staat de reiziger nadrukkelijk centraal.



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

Planning 2011: afspraken maatregelenpakketten eerste fase programma
2012-2016: realisatie eerste fase programma
2016: presentatie resultaten eerste fase programma in het Programmaboek Beter Benutten
2014-2016: afspraken maatregelenpakketten vervolgprogramma
2015-2017: realisatie vervolgprogramma

Programma Beter Benutten (vervolg)

Financiën In totaal investeren rijk en regio (overheden en bedrijfsleven) in het kader van Beter Benutten ruim € 1,7 mld. Het rijksaandeel in dit totaal bedraagt € 1,094 mld.

De totale investering van ruim € 1,7 mld is als volgt over de beide fasen van het programma verdeeld:

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

Programmatabel eerste fase Beter Benutten In de eerste fase van het programma zijn in totaal 354 maatregelen uitgevoerd, verdeeld naar de categorieën aanbod (149), vraag (122) en DVM/ITS (83). Daarnaast zijn regio-overstijgende maatregelen in uitvoering genomen. De 149 aanbodmaatregelen waren met name gericht op capaciteitsuitbreiding en/of het verbeteren van weg-, vaar- en fietsinfrastructuur. Dit betreft onder andere spitsstroken, aanpassingen aan kruispunten, uitbreiding van Parkeer en Reis-plaatsen en uitbreidingen van op- en afritten. De 122 vraagmaatregelen richtten zich op het vergroten van de keuzemogelijkheden in tijdstip, route en vervoermiddel en de bewustwording van de reiziger en de transporteur. De 83 maatregelen op het gebied van DVM/ITS betroffen regionaal geïmplementeerde optimalisaties van verkeersinstallaties, incidentmanagement, netwerkbreed verkeersmanagement en de optimalisatie van regelscenario's en verkeerscentrales.

De regio-overstijgende maatregelen hebben onder andere betrekking op Decentraal Spoor (waaronder

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 vervolprogramma	2015-2017: realisatie vervolprogramma
MIRT 2017	794 eerste fase 300 vervolprogramma	2015-2017: realisatie vervolprogramma

aanpassingen aan de infrastructuur en het faciliteren van de reizigersstromen), het verbeteren van data, het uitbreiden van informatiediensten en het stimuleren van duurzame personenmobiliteit (voorkomen en verminderen van verplaatsingen via Lean & Green).

Programmatabel vervolprogramma Beter Benutten Het programma Beter Benutten Vervolg omvat momenteel 140 multimodale maatregelen, onder andere op het gebied van infrastructurele wegaanpassingen, logistiek, fiets, ITS en OV. Bij de keuze en de uitwerking van deze maatregelen is gebruikgemaakt van de leerervaringen opgedaan in de eerste fase van Beter Benutten. Zo worden bijvoorbeeld infrastructurele aanpassingen op basis van maatwerk gecombineerd met maatregelen gericht op het vergroten van keuzemogelijkheden voor de reiziger.

In de bijbehorende tabel zijn de 140 multimediale maatregelen naar zwaartepunt verdeeld in categorieën. Daarbij is het van belang om in

ogenschou te houden dat het grootste deel van deze 140 maatregelen bestaan uit meerdere multimodale deelprojecten die elkaar onderling versterken. Bijvoorbeeld een capaciteitsuitbreiding aan een op- en afrit van een bedrijfsterrein gekoppeld aan de verbetering van de fietsvoorzieningen naar en op het terrein en mobiliteitsafspraken met de werkgever. Met name de maatregelen in de categorie 'gebiedsen werkgeversaanpak' bestaan uit diverse, gecombineerde en op elkaar afgestemde deelprojecten. Veelal zijn hierin ook infrastructurele aanpassingen opgenomen.

In de verdere implementatie van het programma wordt samen met de uitvoerende regionale partijen bezien of een deel van de 140 multimodale maatregelen worden opgesplitst naar aparte deelmaatregelen. Hierdoor kan het totaal aantal maatregelen in het programma nog wijzigen. In dit traject wordt tevens op basis van de informatie die door de uitvoerende regionale partijen wordt aangeleverd invulling gegeven aan de financiële toedeling van het totale budget naar de in de tabel onderscheiden thema's.

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

Programma Beter Benutten (vervolg)

Omschrijving	Aantal maatregelen	Taakstellend budget van rijk en regio	Gerealiseerd budget t/m 2015	Looptijd
Eerste fase Beter Benutten				
Beter Benutten gebiedspakketten	354	940	n.v.t.	2012-2017
1. Aanbodmaatregelen	149	524		2012-2017
2. Vraagmaatregelen	122	303		2012-2017
3. DVM- / ITS-maatregelen	83	113		2012-2017
Regio-overstijgende maatregelen	39	248		2012-2020
Totaal	747	1.188		

Vervolgprogramma Beter Benutten				
Beter Benutten gebiedspakketten	140	600	n.v.t.	2014-2017
- Infra en vraag fiets	32			
- Infra en vraag weg	19			
- ITS	16			
- logistiek	22			
- OV / Spoor / P+R	19			
- Gebieds- en werkgeversaanpak	32			
Totaal	140	600		

Totaal beschikbaar	1.788
Juridisch verplicht	n.v.t *

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



Noordzee

Visie

Hoofdogaven

Opgavenkaart

Noordzee

Visie

De Noordzee (circa 575.000 km²) 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, wind-, getijden-, en golfenergie) en het faciliteren van diensten (scheepvaart, recreatie, CO₂-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 keuzen. Vaarwegen, natuurgebieden, windparken en platforms worden immers voor meerdere decennia gepland. Het kabinet kiest voor een ontwikkelingsgerichte benadering van de zee die ruimte laat voor nieuwe initiatieven en waarmee de zee flexibel kan worden beheerd. Daarom is een langetermijnperspectief gewenst.

De Gebiedsagenda Noordzee 2050 legt verbinding tussen toekomstige kansen van de Noordzee en de bestaande ontwikkelingen en opgaven. Tevens 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 het verder ontwikkelen van de natuurlijke potentie van zee en kust. We streven naar een zo hoog mogelijk niveau van functiecombinaties. In sommige gevallen zullen functies gescheiden moeten worden, bijvoorbeeld vanwege veiligheidsaspecten of kwetsbare ecologie.

De vijf thema's van de Gebiedsagenda Noordzee 2050

De Gebiedsagenda Noordzee 2050 heeft vijf thema's:

1. bouwen met de Noordzeenatuur;
2. energietransitie op zee;
3. meervoudig ruimtegebruik;
4. verbinden van land en zee;
5. bereikbaarheid en scheepvaart.

Bij alle vijf thema's spelen internationale samenwerking en kansen voor export een belangrijke rol.

Het geschetste toekomstbeeld staat niet vast. Het pad naar 2050 is afhankelijk van de vraag of de geschetste potentie van de zee kan worden ontwikkeld binnen de beschikbare ruimte die de zee biedt. Ook de toestand van het mariene milieu vraagt om constante monitoring en om een adaptieve langetermijnvisie. Een blijvende ontwikkelingsgerichte aanpak voor het concretiseren van potenties van de zee, opgaven en maatregelen is nodig om tot passende oplossingen te komen.

Hoofdoopgaven

Bouwen met de Noordzeenatuur

Een goede toestand van het milieu geldt als basisvoorwaarde voor menselijk gebruik van de zee. De transitieopgave omvat het versterken van de intrinsieke natuurlijke kracht van de zee, zowel in ecologisch als economisch opzicht. Door met de natuur op zee te bouwen zijn er kansen om te komen tot een robuuste veerkrachtige Noordzee. De zee en de mariene natuur worden daarin gebruikt op een manier die leidt tot versterking van het mariene ecosysteem. Kustveiligheid gaat steeds meer samen met ruimtelijke ontwikkeling. Een betaalbare en duurzame zandwinning is noodzakelijk voor de versteviging van onze kust, voor de aanleg van infrastructuur en voor de bouwsector. Het kabinet kiest voor een zo natuurlijk mogelijke kustverdediging: zandsuppleties met zand uit de zee waar het kan en 'harde' verdediging waar het moet. Om op de korte en de lange termijn voldoende zandvoorraad te borgen is een strategie voor zandwinning noodzakelijk.

Daar waar nodig is het van belang om kwetsbare gebieden met rust te laten, zeker als die gebieden op Noordzeeschaal een bepalende bijdrage leveren aan een rijk en divers ecosysteem. Maar het mariene ecosysteem behouden lukt niet alleen door natuur en milieu te beschermen en de huidige problemen op de korte termijn aan te pakken: er is meer mogelijk. Gebruik van de zee op manieren waardoor de zee schoner en gezonder wordt (bijvoorbeeld door teelt van zeewier) of na gebruik sneller terugveert (bijvoorbeeld door de manier waarop zandwinputten worden achtergelaten), moeten worden gestimuleerd. Daarnaast moeten de mogelijkheden voor (natuurlijk) hard substraat, zoals het terugkeren van oesterbedden, en de bijdrage van onder andere windparken aan het herstel van biodiversiteit verder worden onderzocht.

Duurzame voedselvoorziening uit de zee (visserij) en natuur zijn twee onderwerpen die samenhang en wederzijdse afhankelijkheid vertonen. Deze samenhang verklaart mede de inherente spanning die rond de twee onderwerpen bestaat. Echter, beide zijn gebaat bij een gezond ecosysteem. Deze gemeenschappelijke deler is nuttig bij het nader uitwerken van beide opgaven.

Noordzee

Energietransitie op zee

Energieproductie op zee zal vanwege de uitrol van windenergie meer ruimtebeslag vereisen. Beroepsvaart en recreatievaart moeten in sommige gevallen een omweg nemen en het bevisbaar oppervlak neemt af. Het is zaak om zuinig met de ruimte om te gaan en de kansen voor het verhogen van de duurzame energieopwekking per vierkante nautische mijl te benutten.

Marktpartijen krijgen de kans om nieuwe vormen van energieopwekking op zee te testen. De markt voor getijden- en golfslagenergie legt zich er steeds meer op toe de lage stroomsnelheden en de beperkte golfhoogten in Nederlandse wateren te kunnen omzetten in elektriciteit. In energiegebieden en -parken op zee wordt de kracht van wind en zee met behulp van verschillende technieken omgezet in stroom.

Vanuit het perspectief van toenemend ruimtegebruik is er behoefte aan een Masterplan Energie voor de periode 2030-2050. Daarin kunnen tal van andere ontwikkelingen, zoals een werkeiland voor windenergie, kansen voor diepe geothermie en een internationaal elektriciteitsnet op zee (North Sea grid), een plek krijgen. Tevens kunnen mogelijkheden uitgewerkt worden om bestaande en toekomstige infrastructuur op zee voor offshore olie- en gaswinning en elektriciteitsopwekking te benutten, onder meer voor opslag en transport van CO₂ of technieken als Powerzgas. Investerings daartoe strekken zich immers over een dergelijke lange termijn uit.

Meervoudig ruimtegebruik

Het ontzien van de ecologisch belangrijkste gebieden gecombineerd met de opgave om gebieden te vrijwaren voor veilige en vlotte scheepvaart, visserij en recreatie vraagt om slim en anders omgaan met locaties zodat meerwaarde geleverd kan worden.

Samenwerken aan ruimtelijke opgaven in een druk land met beperkte oppervlakte en ecologisch strenge vereisten is een sterk punt van Nederland. Die kracht wordt ook toegepast op de zee. Multifunctioneel gebruik van de Noordzee in 2050 is gebaseerd op integrale planning in ruimte en tijd door het combineren van

functies. In de visie naar 2050 blijven gebieden alleen nog (tijdelijk of permanent) gebruikt voor één functie als kwetsbaarheid van het mariene milieu of de veiligheid dat ter plekke vereist. Dat betekent dat gebruikers al in een vroeg stadium (planvorming, ontwerp, bouw) rekening met elkaar moeten houden. De meeste kansen voor meervoudig ruimtegebruik liggen in het combineren van activiteiten die logisch samengaan vanuit ecologisch en/of economisch perspectief. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het combineren van vormen van elektriciteitsopwekking enerzijds en voor natuur en voedsel anderzijds.

Verbinden van land en zee

Door opgaven en ontwikkelingen op land en zee te verbinden, worden de identiteit en de economie van kustgebieden versterkt. Naast de fysieke relatie tussen de ontwikkeling van de kust, kustveiligheid, zandwinning en de samenhang tussen de kust en het mariene ecosysteem zijn kustgebieden een broedplaats voor nieuwe ontwikkelingen op zee. Het betrekken van provincies, gemeenten en waterschappen bij de beleidsvorming op zee is vanwege hun grote belangen gewenst. Veel Nederlanders zijn direct of indirect afhankelijk van de zee, bijvoorbeeld beroepsmatig of recreatief. Toeristen komen af op de waterwerkiconen langs en achter de kust, maar komen ook via zee naar onze steden en kustplaatsen. Het benutten van de kansen die de zee ons biedt, is eenvoudiger als deze kansen maatschappelijk gedragen worden.

Bereikbaarheid en scheepvaart

Door schaalvergroting in de scheepvaart zal het aantal scheepvaartbewegingen naar de havens in Zeeland, Rotterdam en Amsterdam naar verwachting niet significant toenemen. De omvang van schepen neemt wel toe en de route door de Noordelijke IJszee langs de Noordpool zal steeds meer vrijkomen. Het verkeersbeeld op zee zal veranderen als gevolg van intensievere kustvaart, inclusief het kustvaartverkeer van en naar Groot-Brittannië, en de scheepsbewegingen van en naar offshore-activiteiten voor

bijvoorbeeld aanleg en onderhoud van windparken. De effecten hiervan op ruimte, veiligheid en ecologie moeten goed in de gaten worden gehouden.

Een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart, de bereikbaarheid van de Nederlandse havens en een goede doorvaart zijn ambities voor de scheepvaart die nu en in de toekomst blijven bestaan.



Noordwest- Nederland

[Visie](#)

[Hoofdogaven](#)

[Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang](#)

[Overige gebiedsopgaven](#)

[Opgavenkaart](#)

[Infographic](#)

[Project- en programmabladen](#)

Noordwest-Nederland

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

Visie

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

Om blijvend internationaal concurrerend te kunnen zijn, moet Noordwest-Nederland aantrekkelijk blijven voor innovatieve en creatieve bedrijven en hun kenniswerkers. Dit vraagt samenhangende acties op het gebied van economie, woningbouw, landschap, natuur, water, transport en energie. Duurzaamheid is daarbij een overkoepelend thema: in alle gevallen geldt dat een duurzame ontwikkeling voorop staat.

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

Hoofdoopgaven

Economie: optimalisatie vestigingsklimaat

De inzet is gericht op het versterken van de internationale concurrentiepositie. Daarbij maakt massa, zowel qua bedrijven als arbeidsmarkt, de regio extra aantrekkelijk. Clustering van bedrijven is namelijk goed voor vergaande specialisatie en bovendien stimuleert interactie in druk stedelijk gebied kennisdeling, hetgeen de kans op een goede match op de arbeidsmarkt vergroot. Het is daarom de opgave om geconcentreerd ruimte te bieden aan economische activiteiten en bovenlokale voorzieningen. Na een jarenlange stijging neemt de leegstand van kantoren, vooral op centraal gelegen, multimodaal ontsloten locaties af. Deze daling is het gevolg van een toenemende vraag naar kantoren en een toenemende bereidheid van eigenaren om te investeren in nieuwe bestemmingen, zoals woningen en hotels. De daling is ook een gevolg van stappen die lokale en regionale overheden hebben gezet om deze leegstand tegen te gaan, zoals transformatie en het uit de markt halen van kantoorplannen. Het is de opgave om deze aanpak verder uit te bouwen. Hetzelfde geldt voor de herstructurering, intensivering en transformatie van bedrijventerreinen en voor de toenemende leegstand van winkelvastgoed. De mogelijkheden van herstructurering en transformatie spelen tevens een grote rol bij de verstedelijkingsopgave en zijn belangrijk voor de leefbaarheid binnen stedelijke gebieden. Tot slot heeft het gebied, en dan vooral Amsterdam, een sterke aantrekkingskracht op toeristen. De opgave is om de toenemende druk van het toerisme op de fysieke ruimte meer te spreiden.

Verstedelijking: duurzame woningbouwontwikkeling

Noordwest-Nederland heeft een gunstig woonklimaat. Behalve door het woningaanbod wordt dit bepaald door de veelzijdige arbeidsmarkt, de vele soorten (hogere) opleidingen, het ruime culturele aanbod, het brede voorzieningenniveau en de mogelijkheden tot recreëren op en aan het water en in de natuur. De combinatie van de bovenstaande factoren leidt tot een blijvend grote woonvraag in alle sectoren van de woningmarkt. Het aantal inwoners in Noordwest-

Noordwest-Nederland

Nederland is de afgelopen jaren harder gegroeid dan in de rest van Nederland en alles wijst erop dat dit zo blijft stijgen. De woningmarkt en de bouwproductie zijn weer op gang en in sommige steden raakt de woningmarkt weer oververhit. Daarom is het van belang om tijdig te voorzien in voldoende en passende woongelegenheden, waarbij (markt)partijen worden uitgenodigd tot het investeren in en realiseren van de gewenste woningbouw. Gemiddeld gezien is tot 2030 de plancapaciteit waarschijnlijk voldoende, maar het is de vraag of de beschikbare locaties overeenstemmen met de gevraagde woonmilieus. Bovendien is een groot deel van de plancapaciteit de komende jaren al nodig. Gemeenten en regio's zijn daarom druk bezig met het versnellen en naar voren halen van de beschikbare plancapaciteit. Het is zaak gebruik te maken van de toenemende mogelijkheden om via transformatie woningen toe te voegen. Oplopende tekorten kunnen op termijn negatieve gevolgen hebben voor het vestigingsklimaat en voor de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid (c.q. betaalbaarheid) van de regio voor bijvoorbeeld (internationale) kenniswerkers. Daarbij is het van belang te onderkennen dat de demografische groei in deze regio de komende decennia zal worden gedomineerd door enerzijds een groei van de leeftijdsgroepen tot 35 jaar en anderzijds door de groei van het aantal 65+-huishoudens. Kwalitatief gezien is er met name behoefte aan (groen)stedelijke woonmilieus. Bij het versterken van het kwantitatieve en kwalitatieve woningaanbod ligt de nadruk in eerste instantie op bouwen binnen bestaand bebouwd gebied. Daarbij is speciale aandacht voor verdichting rondom OV-knooppunten. Daarnaast is het uitvoeren van lopende grote projecten als Leidsche Rijn en de groei van Almere van belang.

Bereikbaarheid: goed functionerend vervoersnetwerk

Noordwest-Nederland heeft zijn sterke economische positie mede te danken aan zijn goede bereikbaarheid. De economische ontwikkeling en het toenemend aantal inwoners zorgen voor een toenemende druk op het mobiliteitssysteem. De bereikbaarheidsproblemen op de hoofdinfrastructuur zullen zich naar verwachting vooral voordoen aan de noord-, noordwest- en oostkant van Amsterdam en rond Lelystad. Bij het ov vallen vooral de knelpunten

in Utrecht en op het ov-knooppunt Schiphol Plaza op. Er dient te blijven worden voorzien in een goede bereikbaarheid in de vorm van een robuust multimodaal vervoersnetwerk. Daarbij verdienen de bereikbaarheid van de luchthaven en de haven, inclusief de achterlandverbindingen, speciale aandacht. Daarnaast is het met het oog op de toenemende verstedelijking des te belangrijker om de stedelijke en regionale infrastructuur (weg, ov, fiets), mede in relatie tot de hoofdinfrastructuur, te optimaliseren en waar nodig uit te bouwen. Het gaat om het managen en faciliteren van de gehele verplaatsingsketen, waarbij de knelpunten zich in toenemende mate manifesteren in de 'first and last mile'. Bij de verdere analyse van de bereikbaarheidsproblematiek kan gebruik worden gemaakt van de bereikbaarheidsindicator om knelpunten in kaart te brengen. Bij het zoeken naar oplossingen zal conform de zogenaamde Meer Bereiken-aanpak een breed palet aan oplossingsrichtingen op het gebied van innovatie, informatie, instandhouding, inrichting en infrastructuur moeten worden ingezet. Bij inrichten gaat het onder meer om de ontwikkeling van knooppunten en om verstandige ruimtelijke keuzes voor woningbouw, bedrijventerreinen en kantoren.

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

Het rijke aanbod van woon-, werk- en natuurgebieden op korte afstand van elkaar vormt voor Noordwest-Nederland een vestigingsplaatsfactor van betekenis. In grote delen van Noordwest-Nederland staat de kwaliteit 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 behouden en te versterken. Door te blijven investeren in de kwaliteit, de toegankelijkheid en de beleving van het landelijke gebied kunnen het leefklimaat, de concurrentiepositie en de duurzaamheid worden versterkt. De financiële middelen voor investering in en beheer van natuur en landschap zijn echter 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 behoud en versterking van natuur en landschap.

Water: robuust watersysteem

In Noordwest-Nederland neemt de wateropgave als gevolg van de klimaatverandering toe. Het gaat er vooral om een betere bescherming te bieden tegen hoogwater en grote schade als gevolg van hevige regenval en zoetwatertekorten te voorkomen. Het vinden van oplossingen hiervoor vormt een randvoorwaarde voor een goed vestigingsklimaat en voor de leefbaarheid in deze regio. In 2017 verandert de normering van primaire waterkeringen in de Waterwet. Dit zal er onder andere toe leiden dat het Noordzeekanaal niet langer de status zal hebben van 'gevaarlijk buitenwater' en dat de bescherming tegen de zee primair door de kust en de Zeetoeegang IJmond zal worden geregeld. In het kader van het Deltaprogramma hebben overheden in 2014 gezamenlijk toegezegd om de bebouwde omgeving beter bestand te maken tegen hitte, droogte en wateroverlast en om het optreden van extra risico's op schade en slachtoffers bij (her)ontwikkeling tegen te gaan. Daarnaast moeten nationale vitale en kwetsbare functies, zoals de energievoorziening, beter bestand worden gemaakt tegen overstromingen.

Energie: verduurzaming energievoorziening

Noord-Holland, Utrecht en Flevoland zullen een substantiële bijdrage moeten leveren aan de nationale doelen om in 2032 te komen tot 20% minder CO₂-uitstoot en 16% duurzame energieopwekking. Enerzijds moet door besparing het energieverbruik worden teruggedrongen door de bestaande woningvoorraad duurzaam te renoveren en door maatschappelijk vastgoed duurzaam te maken – kennisverspreiding is hiertoe een belangrijk middel – anderzijds moet de productie van duurzame energie drastisch omhoog en moet dit ruimtelijk mogelijk worden gemaakt.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer

De internationale aantrekkingskracht van Noordwest-Nederland en het mondiale netwerk van Schiphol en de zeehavens zijn twee kanten van dezelfde medaille. Ze versterken elkaar en hebben elkaar nodig om sterk te staan in de internationale concurrentie. De hoofdkantoren van multinationals langs de Amsterdamse Zuidas en internationale organisaties elders in Amsterdam zijn daarvan een voorbeeld.

Bedrijven kiezen niet alleen vanwege hun economische activiteiten voor deze locatie, maar ook vanwege de prettige combinatie van woon- en werkomgeving, een goede internationale bereikbaarheid en een aantrekkelijk voorzieningenniveau. 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 in het gebied;
- het behoud van de catchment area (gebied waar de passagiers van de luchthaven vandaan komen) van Schiphol en het verbeteren van de landzijdige ontsluiting;
- implementatie van internationale aanbevelingen voor de vliegveiligheid in het licht van onder andere de wateropgave (in relatie tot het weren van vogels), de noodzaak om duurzame energie op te wekken (windturbines) en hoge bebouwing.

De ruimtelijke keuzes slaan onder meer neer in het Luchthaven-indelingsbesluit (LIB) Schiphol.

De landzijdige bereikbaarheid van Schiphol vraagt blijvende aandacht, bijvoorbeeld voor de capaciteit en de veiligheid van het ov-knooppunt Schiphol Plaza.

In de Westas (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.

Zuidas

De metropolitane allure, de nabijheid van groen en de binnenstad, de bereikbaarheid, het ruime culturele aanbod en het onderwijs- en voorzieningenaanbod maken de Zuidas tot een internationaal aantrekkelijke plek om te werken, te wonen en te verblijven.

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

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 nationale economie. Daarbij vormen de groei van de haven en de groei van de stad één samenhangende opgave.

Rijk en regio hebben in oktober 2013 gezamenlijk een integrale ruimtelijk-economische visie voor het gebied vastgesteld. Hierin zijn afspraken gemaakt over hoe de schaarse fysieke en milieuruimte optimaal kan worden ingezet voor het creëren van de juiste vestigingsvoorwaarden voor bedrijvigheid en voor het huisvesten van talent in het Noordzeekanaalgebied. De belangrijkste afspraken zijn gericht op de toekomstige ontwikkeling van bedrijventerreinen, woonwerkmilieus, groen en recreatie, bereikbaarheid en milieuhinder. De visie vormt de basis voor overheden en andere betrokken partijen om besluiten te nemen over de eigen acties en investeringen

in het gebied. Daartoe is de visie uitgewerkt in een gezamenlijke uitvoeringsagenda, waarin de te nemen stappen geconcretiseerd worden. Op basis van de vastgestelde visie en uitvoeringsagenda vinden veel (transformatie- en herstructurerings)projecten plaats langs de noordkant van het Noordzeekanaal, het Hembrugterrein en de Zaanoevers. Ook wordt in het gebied aan de verbetering van de bereikbaarheid gewerkt, onder meer door de aanleg van snelle en directe fietsroutes.

Amsterdam-Sloterdijk is een belangrijk werkgelegenheidsgebied en heeft als knooppunt een goede bereikbaarheid, onder meer vanuit Schiphol. Betrokken partijen hebben afspraken gemaakt over en werken samen aan de transformatie naar een gemengd gebied van wonen, werken en voorzieningen, onder meer door het wegnemen van belemmeringen.

Amsterdam-Almere-Markermeer

De ambitie van Almere is om zich door te ontwikkelen tot een meerkernige stad met een groene kwaliteit midden in het stedelijk netwerk van Noordwest-Nederland. Het rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) gaat uit van een drie-voudige ambitie voor verstedelijking, bereikbaarheid en natuur in de regio Amsterdam-Almere-Markermeer. Het toekomstperspectief voor Almere is een westelijk georiënteerde stad met circa 60.000 nieuwe woningen ten opzichte van 2010 en een forse groei van het aantal arbeidsplaatsen. Door de verstedelijking te concentreren langs de bestaande vervoersassen worden de investeringen op deze assen optimaal benut. Almere groeit in fasen en organisch volgens het bestaande meerkernige stadsconcept. Door innovatieve experimenten wordt geprobeerd de woningbouw zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de woningbehoefte. Met de Floriade in 2022 krijgt het imago van Almere als aantrekkelijke suburbane stad een internationale impuls.

Afhankelijk van het tempo waarin de woningbouw plaatsvindt is de aanleg van een IJmeerverbinding de stip op de horizon. Ten slotte wordt ingezet op een vooruitgang van de ecologische kwaliteit in

Noordwest-Nederland

het Markermeer-IJmeer. Het perspectief daarbij is een toekomstbestendig ecologisch systeem (TBES). Hierdoor ontstaat een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving met aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden. Het ecologisch 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'
- 'Energie neutrale en afvalloze stad'
- 'Versterken verblijfsplekken cultuur, recreatie en toerisme'
- 'Vernieuwende woningbouw'

Sinds 2010 zijn er ruim 5.200 nieuwe woningen gebouwd. De capaciteitsuitbreiding van spoor (OV SAAL) en weg (A1/A6/A9 SAA) is in uitvoering. Ook is in het kader van TBES gestart met de aanleg van de Markerwadden.

As Stationsgebied Utrecht-Leidsche Rijn

Op de as Stationsgebied Utrecht-Leidsche Rijn lopen enkele omvangrijke, langlopende ontwikkelingen van nationale betekenis. De herontwikkeling van het Utrechtse stationsgebied is een van de grootste gebiedsontwikkelingen van het land. De eerste fase van het project nadert zijn afronding. Een fors aantal projecten is in uitvoering. Een greep: de ov-terminal wordt opgeleverd, de herontwikkeling van Hoog Catharijne is in volle gang, de singel is voor het grootste deel in ere hersteld en ook de Moreelsebrug over het spoor wordt afgerond. Aan de Jaarbeurszijde lopen verschillende projecten, zoals de ondergrondse parkeergarage en de realisatie van de Centrumboulevard. 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 Boost' is de start gemaakt met de plannen voor de tweede fase, met veel ruimte voor een innovatieve aanpak. Tevens is een fors verdichtings-

programma voorzien voor het aangrenzende transformatiegebied van de Merwedekanaalzone.

Leidsche Rijn is een van de grootste gebiedsontwikkelingen van Nederland. Het gebied is voor ruim twee derde gerealiseerd. Het fungeert tevens als centraal gelegen vestigingslocatie voor bedrijven en kantoren. De komende jaren is met name de realisatie van Leidsche Rijn Centrum en de zone langs de overkapte A2 de grootste opgave. De bouw van de laatste deelgebieden gaat van start. Op het industrieterrein Lage Weide, met een van de belangrijke binnenhavens van Europa, zien ondernemers en overheden kansen voor een duurzaam en innovatief multimodaal knooppunt voor logistieke activiteiten.

Utrecht oost-Science Park

In Utrechts Science Park (USP), onderdeel van het grotere gebied Utrecht-Oost, wordt samengewerkt in een breed netwerk van overheden, universiteit, hogeschool, ziekenhuis, bedrijfsleven en een landschapsorganisatie. Deze zien de profilering en groei van de regionale economie als een gezamenlijke verantwoordelijkheid en willen het gebied in dat kader verder ontwikkelen tot een toonaangevend vestigingsmilieu voor *life science*, gezondheid en duurzaamheid. Er worden drie grote opgaven onderscheiden op het gebied van bereikbaarheid, ontwikkelstrategie en 'Healthy Urban Living'. 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.

A12-zone Oudenrijn-Lunetten

Op lange termijn kan de A12-zone tussen de verkeerspleinen Oudenrijn en Lunetten zich ontwikkelen tot een multifunctioneel dynamisch woon-werkgebied dat bijdraagt aan het versterken van de economische kracht van Noordwest-Nederland. In 2013 is samen met private partijen een handelingsperspectief voor het gebied opgesteld, waarlangs de komende jaren wordt gewerkt. Initiatieven die nu in het gebied spelen worden in beeld gebracht en als ze kansrijk zijn verder gebracht.

Gebiedsverkenning Utrecht Oost

In het BO MIRT 2015 is afgesproken dat rijk en regio samen een Gebiedsverkenning Utrecht Oost opstellen. In de Gebiedsverkenning worden ambitie, opgaven en een verkenning van noodzakelijke maatregelen vastgelegd. Uitgangspunt is een brede, op opgaven georiënteerde aanpak van ruimtelijk-economische structuur, bereikbaarheid en leefbaarheid. Voor de te nemen maatregelen wordt een adaptieve programmering opgesteld. In het BO MIRT 2016 wordt de gebiedsverkenning voorgelegd en worden hierover nadere afspraken gemaakt. De Gebiedsverkenning spitst zich toe op de zone Uithof-Rijnsweerd-Oude binnenstad-Utrecht CS-Merwedekanaalzone. De Gebiedsverkenning maakt gebruik van conclusies uit beschikbaar onderzoek (zoals het MIRT Onderzoek OV) en vastgesteld beleid. De Gebiedsverkenning is een voorbeeld voor de adaptieve programma-aanpak die wordt voorgestaan in het kader van Meer Bereiken en Vernieuwing MIRT.

Noordwest-Nederland

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, Duurzame Energie, Marien/ Maritiem&Offshore, Vrijetijdseconomie en Medisch. Door samenwerking met overheden, onderzoeksinstituten en onderwijs en door onderlinge crossovers wordt innovatie sterk bevorderd. Met het oog op het versterken van de economische structuur is het van belang dat keuzes over wonen en werken worden gemaakt in goede samenhang met de bereikbaarheid.

Overig Utrecht

De regio Amersfoort is het schakelpunt tussen Noordwest-Nederland en Noord- en Oost-Nederland. Er zijn opgaven op het gebied van bereikbaarheid en verstedelijking. Bij dit laatste ligt de focus op herstructurering, transformatie en verdichting. Kansen liggen er voor de verdere ontwikkeling van healthtech en vernieuwing in de ruimtelijke component van de zorg.

In de regio Zuidoost-Utrecht liggen de belangrijkste opgaven op het gebied van wateropvang en -veiligheid en bereikbaarheid. Economisch zijn er onder meer kansen op het gebied van Agro & Food, Tuinbouw & Uitgangsmaterialen en Life Sciences & Health.

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

Overig Flevoland

In Lelystad is voldoende ruimte voor het accommoderen van substantiële ruimtelijke ontwikkelingen. Lelystad Airport biedt vanaf 2018 ruimte om niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen van Schiphol op te vangen. Voor het functioneren van Lelystad

Airport is een goede bereikbaarheid van belang. Rijk en regio hebben begin 2014 afspraken gemaakt over de verdere verbetering van de bereikbaarheid van het vliegveld over de weg en met het openbaar vervoer.

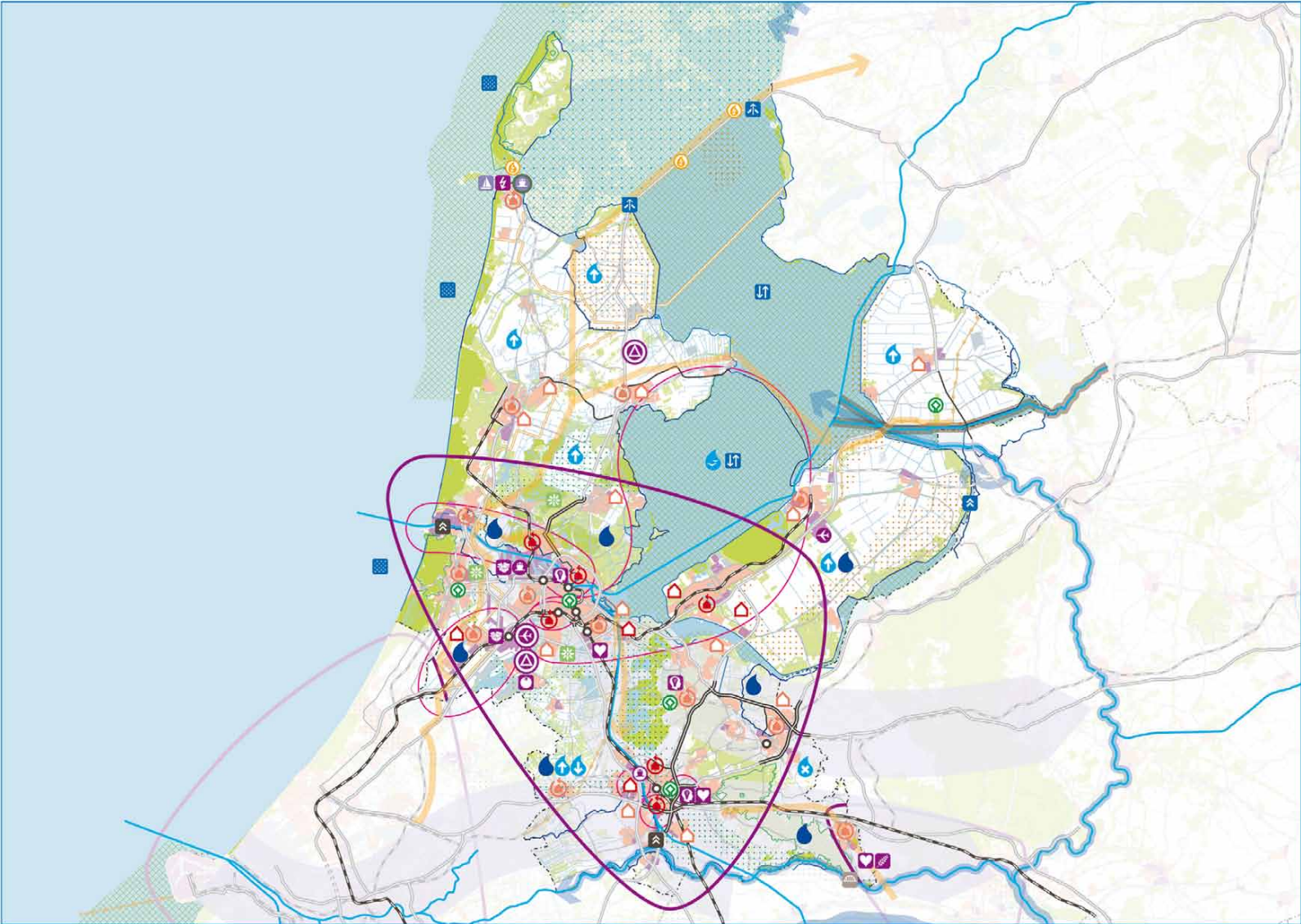
Flevoland is van belang voor het halen van de duurzame energie-doelstelling, onder meer door de aanleg van Nederlands grootste windpark in de Noordoostpolder. Voor het verbeteren van de ruimtelijk-economische structuur vindt de regio de ontwikkelingszone Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle belangrijk.

Zie voor gebiedsagenda Noordwest-Nederland:

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

Noordwest-Nederland Opgavenkaart



< Ga naar legenda



Noordwest-Nederland Opgavenkaart












< Ga terug naar de kaart

Algemeen



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

Economie



Topsectoren

-  Energie
-  Creatieve Industrie
-  Agro & Food
-  Tuinbouw & Uitgangsmaterialen
-  Life Sciences & Health
-  Logistiek
-  Mainport Schiphol
-  Greenport
-  Burgerluchthaven van nationale betekenis
-  Zeehaven
-  Binnenhaven



Regionaal

-  Maritiem
-  Zeehaven van regionale betekenis - militair gebruik










Verstedelijking

-  Uitleg
-  Stedelijke vernieuwing / transformatie




Regionaal

-  Uitleg
-  Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

-  Hoofdwegenet
-  Opgave hoofdwegenet
-  Hoofdspoorwegenet
-  Opgave hoofdspoorwegenet
-  Hoofdvaarwegenet
-  Opgave hoofdvaarwegenet
-  Opgave sluis
-  OV-knooppunt
-  Corridor achterlandverbinding


Regionaal

-  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

Regionaal

-  Metropolaan Landschap

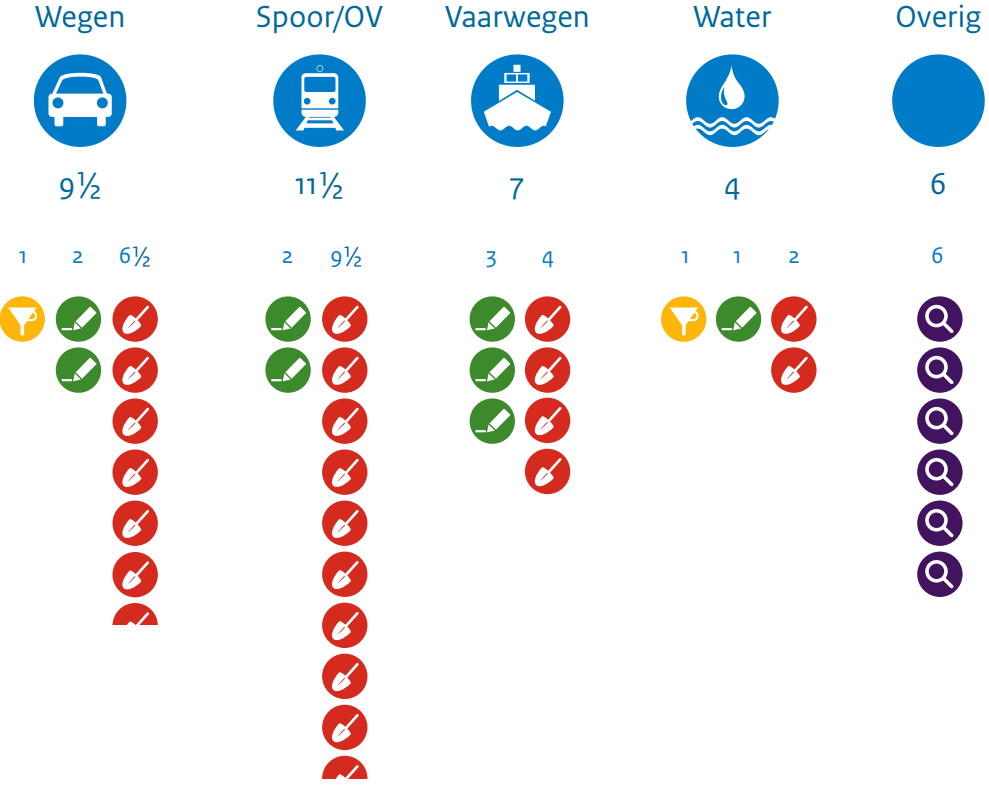
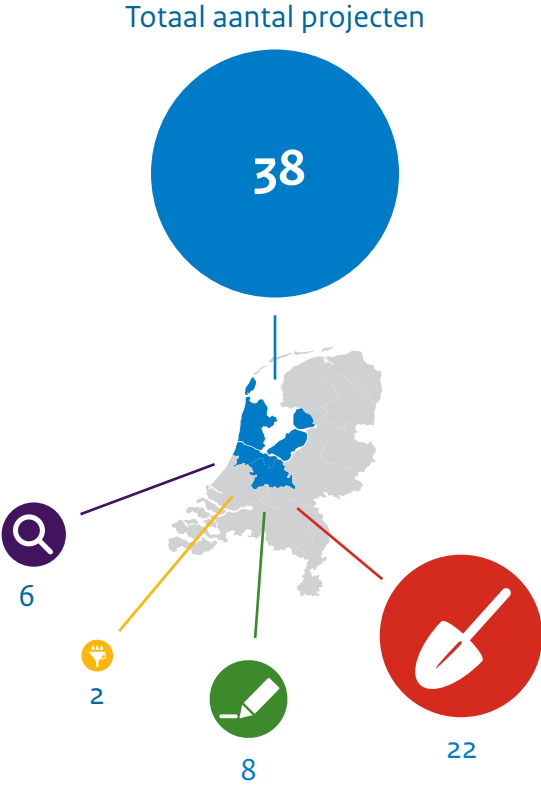
Energie

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

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 water-aanvoer uit hoofwatersysteem mogelijk

Noordwest-Nederland Infographic



Onderzoek
 Verkenning
 Planuitwerking
 Realisatie

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Landzijdige bereikbaarheid Lelystad Airport



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

In april 2015 is het Luchthavenbesluit Lelystad in werking getreden. Onder regie van de provincie Flevoland werken diverse partijen aan een verbetering van de busverbinding, aan mobiliteitsmaatregelen en aan een nieuwe aansluiting op de A6 met een verbinding naar de luchthaven.

Het ministerie van IenM start een MIRT Verkenning naar de verbreding van de A6 tussen Almere Buiten Oost en Lelystad Centrum. Ter voorbereiding op de startbeslissing onderzoekt het rijk in samenwerking met verschillende partijen op welke termijn een verbreding van de A6 tussen Almere Buiten Oost en Lelystad Centrum het beste kan worden gerealiseerd, rekening houdend met onder meer de ontwikkeling van de luchthaven, de ruimtelijke ontwikkelingen, de inzet van mobiliteitsmaatregelen, de Floriade en geplande onderhoudswerkzaamheden. Daarnaast onderzoeken partijen



welke inhoudelijke uitgangspunten of voorwaarden in de startbeslissing moeten worden meegenomen.

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

Eind 2016 neemt het ministerie van IenM een besluit over de startbeslissing voor de capaciteitsuitbreiding op de A6. Het taakstellend budget voor de realisatie van de nieuwe aansluiting op de A6 is vastgesteld op € 19,6 mln. Dit komt voor rekening van IenM.

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Bereikbaarheid Noordwestkant Amsterdam



Aanleiding en doel Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011 (bevestigd in een update in 2013) is gebleken dat op termijn aan de noordkant van Amsterdam diverse bereikbaarheidsknelpunten op het hoofdwegenet zullen optreden. Naar aanleiding van de uitkomsten van het onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA) is in 2013 afgesproken om voor de A9 tussen Alkmaar (knooppunt Kooimeerplein) en knooppunt Raasdorp een nieuw MIRT Onderzoek te starten, volgens de nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven. De nieuwe aanpak betekent dat de bereikbaarheidsopgaven in de A9-corridor, waar relevant, worden opgepakt in samenhang met andere (ruimtelijke) opgaven in het gebied, dat breed wordt gekeken naar mogelijke oplossingen, en dat rijk, regio en bedrijfsleven hierbij gezamenlijk optrekken. Doel van het MIRT Onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA) is het samen met de omgeving in beeld brengen van:

- innovatieve oplossingsrichtingen om de bereikbaarheidsknelpunten op te lossen en de bereikbaarheid in de corridor Alkmaar-Haarlemmermeer te verbeteren;
- meekoppelkansen voor ruimtelijke en andere opgaven in het gebied die samenhangen met de bereikbaarheidsoplossingen, om daarmee een bijdrage te leveren aan behoud en waar mogelijk versterking van de economische concurrentiepositie en aantrekkelijke leefomgeving van de Noordvleugel van de Randstad.

Planning Na afronding van de kwartiermakersfase waarin de corridor in hoofdlijnen in beeld is gebracht, is in het voorjaar van 2015 de analysefase van het MIRT Onderzoek gestart. In deze fase is



informatie verzameld over de diverse bereikbaarheidsopgaven in de regio en over de daarmee samenhangende en onderliggende opgaven en factoren (zoals ruimtelijk-economische, technologische, demografische). Aan de hand van die groslijst met opgaven en de verzamelde informatie wordt met andere partijen bepaald of het MIRT Onderzoek een vervolg krijgt en welke opgaven en oplossingsrichtingen daarin nader worden uitgewerkt. De start van deze oplossingsrichtingenfase is voorzien in de tweede helft 2016.

Betrokken partijen De analysefase wordt gekenmerkt door een samenwerking tussen alle relevante partijen in de regio: overheidspartijen, marktpartijen, kennisinstellingen en (overige) betrokken partijen.

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

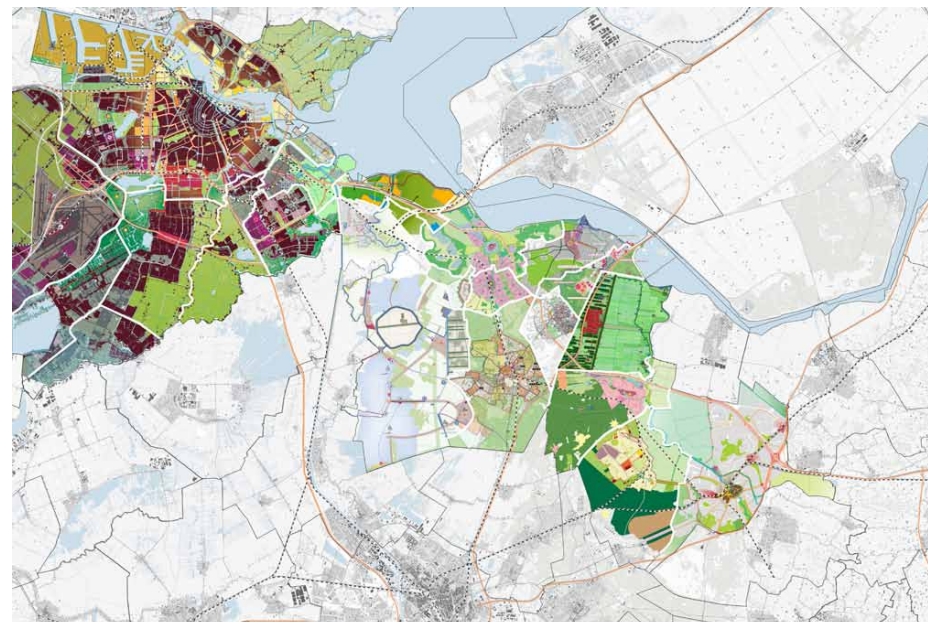
2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Bereikbaarheid Oostkant Amsterdam



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

Planning Najaar 2014: start van de kwartiermakersfase voor het MIRT Onderzoek Oostkant Amsterdam
Najaar 2015: afronding kwartiermakersfase met conclusie over onlosmakelijke samenhang tussen de opgaven op het gebied van bereikbaarheid, economie en landschap – natuur – water. Formulering van de vraagstukken rondom deze opgaven. Besluit over vervolg-MIRT Onderzoek.
Tweede helft 2016: afronding analysefase en besluitvorming over vervolg. Op basis van de gemaakte analyse zal worden bepaald welke met elkaar samenhangende opgaven en welke oplossingsrichtingen in de volgende fase van dit MIRT Onderzoek (oplossingsrichtingenfase) nader zullen worden onderzocht.



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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen



MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

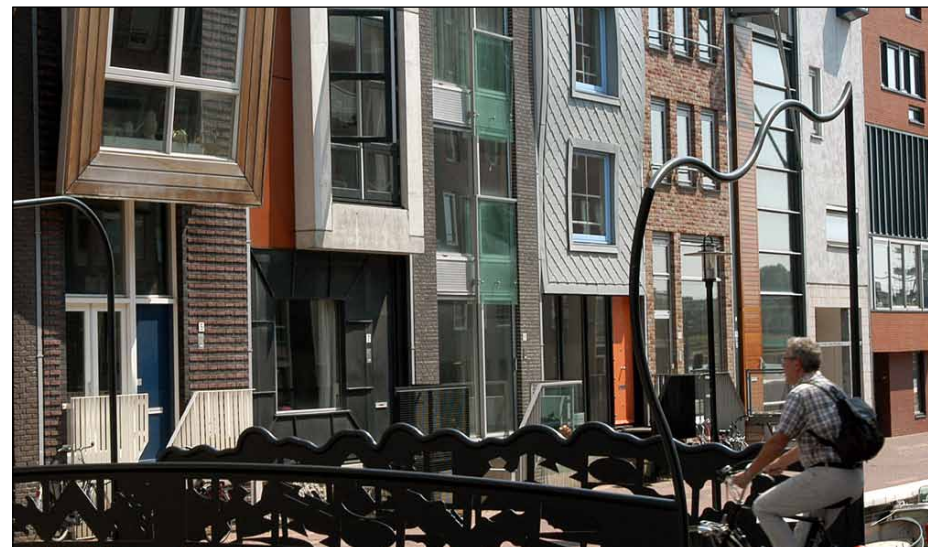
2017: Het vervolgonderzoek wordt opgestart.

Organisch Bouwen



Aanleiding en doel In toenemende mate vindt woningbouw plaats op basis van particuliere initiatieven, op kleine schaal en veelal veel minder gepland dan de grote woningbouwlocaties van enkele jaren geleden. Ook is er sprake van stapsgewijze transformatie van verouderde bedrijventerreinen, kantoren of ander vastgoed. Projecten hebben vaak een lange(re) doorlooptijd en de stappen tijdens het proces zijn vaak kleiner en onzeker. De ontwikkeling komt tot stand via initiatieven van heel verschillende groepen of individuen; meestal spelen eindgebruikers een grote rol (zelfbewoning), maar niet altijd of alleen maar. Dit fenomeen van 'organisch bouwen' en de vragen met betrekking tot de effecten op andere beleidsterreinen waren reden om in het BO MIRT van najaar 2013 af te spreken in 2014 een MIRT Onderzoek te starten. Het MIRT Onderzoek richt zich primair op de vraag welk effect een stapsgewijze en organische woningbouwontwikkeling heeft op andere – aan de ontwikkeling gerelateerde – beleidsterreinen, zoals bereikbaarheid, voorzieningen, et cetera. Daarbij hoort, mede in het kader van het MIRT, ook de vraag wat het effect van organisch ontwikkelen is op investeringen voor de (middel)lange termijn en de fasering daarvan en wat dat vraagt van publieke en private partijen (rollen). Bij organisch ontwikkelen is het immers onzekerder wanneer welke investeringen gedaan moeten worden of wanneer infrastructuur/ov en/of voorzieningen gerealiseerd moeten zijn (bijvoorbeeld een basisschool). Het MIRT Onderzoek richt zich dus niet op wat organisch bouwen is; dat is al voldoende onderzocht en beschreven. Doel is om – waar nodig – te komen tot een handelings- en investeringsperspectief voor betrokken partijen, dat rekening houdt met de onzekerheden die horen bij organisch ontwikkelen.

Een eerste publicatie MIRT Onderzoek Organisch Bouwen- Noordvleugel is uitgebracht in december 2014. In dit rapport worden verschillende betekenissen



en consequenties van organisch bouwen in de Noordvleugel uiteengezet aan de hand van tien referentieprojecten, een literatuurstudie en een bijeenkomst met experts. Uit het rapport blijkt onder andere de verwachting dat er op termijn meer organisch wordt ontwikkeld, mede als gevolg van het wegvallen van traditionele kostendragers. Deze nieuwe manier van ontwikkelen brengt andere financieringswijzen, andere rollen voor de deelnemende partijen en grotere onzekerheid in planning en fasering met zich mee. In februari 2015 hebben rijk en regio in een bestuurlijk overleg Beweging op de Woningmarkt Noordvleugel besloten tot een vervolgonderzoek. De bedoeling is om gezamenlijk verder te onderzoeken wat de mogelijke effecten van deze organische manier van ontwikkelen zijn op de beleidsterreinen infrastructuur, openbare ruimte en maatschappelijke voorzieningen. Diverse referentie-

projecten in de Noordvleugel worden daarvoor bestudeerd. Mogelijke knelpunten worden geïnventariseerd en waar nodig worden aanbevelingen gedaan voor verbetering. Het vervolgonderzoek zal vooral praktische handvatten moeten opleveren voor gemeenten die bezig zijn of aan de slag willen gaan met organische gebiedsontwikkeling.

Planning BO MIRT 2014: concept resultaten onderzoek
Eind 2014–begin 2015: oplevering en bespreking publicatie *MIRT Onderzoek Organisch Bouwen- Noordvleugel*, start vervolgonderzoek
Najaar 2016–begin 2017: opleveren resultaten vervolgonderzoek

Betrokken partijen Stadsregio Amsterdam en ministerie van BZK (trekkers), provincies, gemeenten, ministerie van IenM.

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 afgerond en afspraken over het vervolg zijn gemaakt.

Rijksvastgoed Lelystad



Aanleiding en doel In het 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 de betreffende locaties een nieuwe functie te geven die van toegevoegde waarde is 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 zich onder andere rijksvastgoedobjecten bevinden. Het betreft het Stationsgebied, het Lelycentre (inclusief het Smedinghuis) en het gebied van het RCE-gebouw, nabij Batavia Stad.

In januari 2015 hebben de minister voor Wonen en Rijksdienst, de gedeputeerde van Flevoland en de wethouder van Lelystad een samenwerkingsovereenkomst ondertekend die de doelen van het MIRT Onderzoek onderschrijft.

In november 2015 heeft het BO MIRT de rapportage van het MIRT Onderzoek vastgesteld. Daarmee is het MIRT Onderzoek afgerond. Tevens 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 wordt een uitwerkingsagenda opgesteld en worden 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 plan van aanpak en uitvoeren 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.

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Stedelijke Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam



Aanleiding en doel Steden vormen steeds meer de motor van de Nederlandse economie. Bedrijven en mensen zijn in steden productiever en het aandeel van het nationaal inkomen dat in de stad verdiend wordt neemt toe. We zien dan ook dat steeds meer bewoners en bedrijven naar de stad trekken. Ook in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) zien we dat het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in steden als Amstelveen, Zaanstad en Almere toeneemt en dat Amsterdam de grootste groei kent in het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers. Dit biedt kansen, maar tegelijkertijd zien we de druk op de openbare ruimte en de stedelijke netwerken toenemen. In stedelijk gebied stijgen de reistijden en daalt de reistijdbetrouwbaarheid. De verkeersveiligheid neemt af en ook de verblijfskwaliteit staat onder druk. Met meer bewoners, bezoekers en bedrijven in stedelijk gebied is de verwachting dat deze knelpunten verder zullen toenemen.

In fase I van het MIRT Onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid hebben rijk en regio geconstateerd dat stedelijke bereikbaarheid een groeiende, urgente en gezamenlijke opgave is. Steeds duidelijker wordt dat de 'first and last mile' de meest kwetsbare delen van een deur-tot-deurreis zijn. Kwetsbaar in de zin van reistijd, betrouwbaarheid en beleving. Rijk en regio hebben in het BO MIRT 2015 dan ook afgesproken gezamenlijk fase II te starten en daarin een werkmethode te ontwikkelen om de kwaliteit van de gehele deur-tot-deurreis te kunnen beoordelen en deze werkmethode toe te passen in de MRA. De werkmethode zal nationaal toepasbaar zijn. In de eerste maanden van 2016 wordt een pilot uitgevoerd tussen Haarlem en Amsterdam. Hierin



wordt de kwaliteit (reistijd, betrouwbaarheid en beleving) van de deur-tot-deurreis onderzocht met bestaande reisgegevens (big data) en direct vanuit de reiziger (enquêtes en apps). Na de pilot wordt de werkmethode geoptimaliseerd en toegepast op enkele stedelijke reizen in de MRA.

Planning Najaar 2015: gedeelde probleem-erkenning en aanpak fase II.
Najaar 2016: werkmethode opleveren en afspraken over oplossingsrichtingen.

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

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Bypass Irenesluis

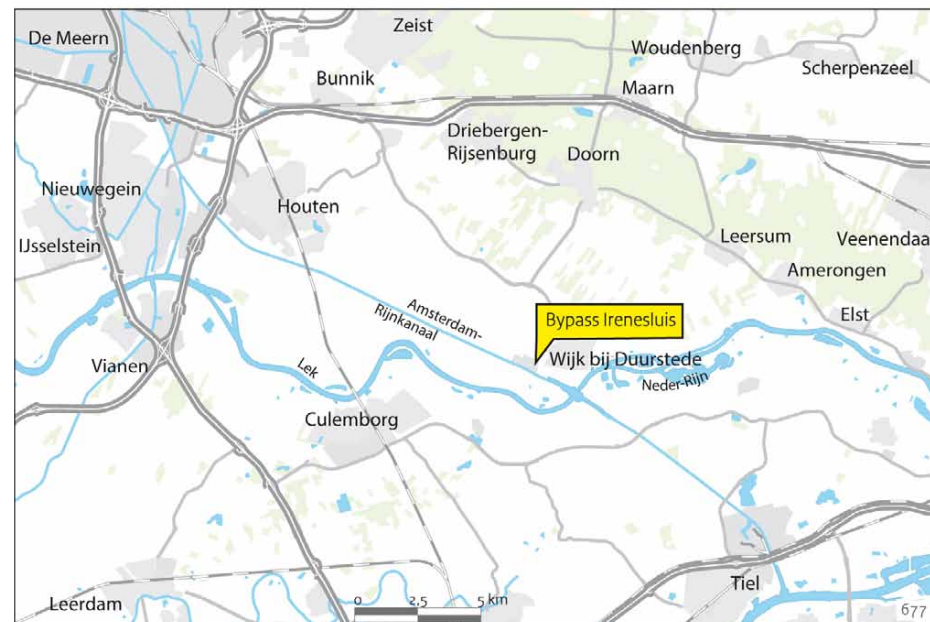


Opgave De opgave is om te onderzoeken hoe de watertoevoer naar het Amsterdam-Rijnkanaal robuust en toekomstvast gemaakt kan worden. De opgave bevat drie onderdelen:

- De primaire opgave is het robuuster maken van de zoetwatervoorziening voor West-Nederland voor de korte en lange termijn. Daartoe is afstemming nodig met het zoetwaterproject 'fase 1 capaciteitstoename Kleinschalige Wateraanvoeroute' van Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden.
- De effecten van het weghalen van het sluiseland en de drempel van de oude sluis Zeeburg en de benodigde maatregelen om verzilting van het ARK tegen te gaan worden onderzocht.
- Uit een eerdere studie is de Irenesluis als mogelijke locatie aangeduid voor een waterkrachtcentrale. Er zijn onderzoeken gedaan naar de technische haalbaarheid. Een goede kosten-batenanalyse ontbreekt, evenals een plan voor toekomstig gebruik van een waterkrachtcentrale in het kader van de opgave voor duurzame energie. Onderzoek naar de kansrijkheid van een dergelijke centrale wordt meegenomen als deelonderzoek.

Oplossing Met de aanleg van een bypass in de Irenesluizen kan extra water ingelaten worden op het Amsterdam-Rijnkanaal in droge perioden zonder dat dit leidt tot scheepvaarthinder. Daarnaast wordt gekeken naar goedkopere alternatieven.

Financiën In het Deltafonds is een reservering gemaakt van € 3 mln.



Politiek/bestuurlijk Het project is opgenomen in het Deltaprogramma. Over de voortgang wordt jaarlijks verantwoording afgelegd aan het Deltafonds. Het Bestuurlijk Platform Zoetwater is het adviesorgaan dat de minister van IenM adviseert over de verdeling van het budget uit het Deltafonds over de projecten. De leden van het Bestuurlijk Platform zijn: de vertegenwoordigers van de zes zoetwaterregio's, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Interprovinciaal Overleg, Unie van Waterschappen, Vewin, het ministerie van IenM, Deltaprogramma Zoetwater en Rijkswaterstaat. De startbeslissing is genomen in opdrachtbrief van IenM aan RWS in december 2015.

Uitvoering Uitvoering vindt plaats in 2019 en 2020.

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 (bevestigd in een update in 2013) is gebleken dat aan de Noordkant van Amsterdam op termijn niet wordt voldaan aan de in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geformuleerde streefwaarden. Uit het MIRT Onderzoek Noordkant Amsterdam is gebleken dat op de lange termijn de bereikbaarheidsproblematiek het grootst is aan de oostkant van het onderzochte studiegebied. De grootste knelpunten, in termen van voertuigverliesuren en overschrijding van reistijd-normen, doen zich voor op de A7/A8-corridor.

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

Hoofddoelstelling van Corridorstudie Amsterdam-Hoorn is het verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam-Hoorn om daarmee een bijdrage te leveren aan de ambities van rijk en regio, zoals het versterken van de economische concurrentiepositie en het zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. Hierbij wordt gekeken naar de infrastructuur van het wegennet, het



fietsnetwerk en het ov-netwerk en het gedrag van de reiziger op deze netwerken.

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.

Financiën Voor het aanpakken van de bereikbaarheidsknelpunten op het hoofdwegenet

(A7 en A8) heeft het ministerie van IenM € 300 mln gereserveerd in het Infrafonds (Artikel IF 12.03.02.)

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

Er wordt samengewerkt met relevante partijen in de regio: overheidspartijen, vervoerders, terreinbeheerders, belangengroeperingen, kennisinstellingen en (overige) marktpartijen.

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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.

Pilot Meerlaagsveiligheid 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 deze ligt los. Daarom is gezocht naar een bij Marken passende oplossing ter verbetering van de waterveiligheid.

Het rijk en de regionale bestuurders kwamen in augustus 2013 overeen om een onderzoek naar de mogelijkheden van meerlaagsveiligheid op Marken te starten. Dit is een nieuwe benadering in het waterveiligheidsbeleid waarbij drie soorten maatregelen worden ingezet:

- laag 1: het voorkomen van overstromingen door waterkeringen op orde te houden;
- laag2: het aanvullend borgen van de waterveiligheid door de ruimtelijke inrichting aan te passen;
- laag 3: het verbeteren van de rampenbeheersing.

De voorlopige ambitie is verwoord als 'Markant, leefbaar en veilig Marken', ofwel:

- veiligheid voor iedereen;
- markant: mooi en maatwerk passend bij Marken;
- samen voor veilig: overheden werken samen aan de waterveiligheid;
- inwoners van Marken weten ook wat ze zelf kunnen doen.

Na uitvoering van de pilot is besloten tot versterking van de West- en de Zuidkade van Marken. De Westkade, waar sprake is van een stabiliteitsopgave, zal grotendeels worden versterkt binnen het bestaande dijkprofiel.

De Zuidkade, waar sprake is van een stabiliteits- en hoogteopgave, zal buitenwaarts worden versterkt.



Omdat de dijkversterking uitgesteld wordt tot 2018 en tegelijkertijd de veiligheidssituatie wel om maatregelen vraagt, is het onderhoud aan de dijk geïntensiveerd. Voor laag 2 komt er een vervolgonderzoek waarin de gemeente Waterland het voortouw neemt. In het kader van laag 3 wordt in november 2016 op Marken een grootschalige rampbestrijdings- en evacuatie-oefening gehouden onder de naam Waterwolf.

Planning 2015: uitwerken oplossingsrichtingen in een verkenning

Juni 2016: vaststellen voorkeursoplossing

2016-2018: planuitwerking

2019: realisatie

2022: gereed

Financiën Het taakstellend budget is (binnen het HWBP) € 48 mln. Artikel DF 1.02.01.

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.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2017	48	2022

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

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 controverse verklaring 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 getemporeerd. 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.

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 Ontwerp-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 verslechtingen leiden en waar mogelijk een verbetering opleveren.

Planning 2017: Tracébesluit

2018: start realisatie

2024-2026: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 1.141 mln. Artikel IF 12.03.02. Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPg).

Politiek/bestuurlijk Tijdens het BO 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. Tevens is hierbij de verantwoordelijkheid van Bevoegd Gezag voor de A27/A12 volledig bij de minister van IenM gelegd. Op verzoek van de Tweede Kamer heeft de commissie-Schoof tussen december 2012 en maart 2013 de besluitvorming over het voorkeursalternatief onderzocht. De conclusie is dat het onderzoek voldoende tot goed is uitgevoerd, er een uitgebreid en zorgvuldig participatie- en besluitvormingsproces is geweest en dat de keuze voor een verbreding aan de oostzijde van de stad Utrecht is onderbouwd. Op 13 juni 2014 heeft de minister de voorkeursvariant vastgesteld en het Ontwerp-Tracébesluit in maart 2016.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 5, 25 en 39 uit de File Top 50.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2015	1.134	2024-2026
MIRT 2016	1.138	2024-2026
MIRT 2017	1.141	2024-2026
verschil	7	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBO)	7	

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

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 verkeersafwikkelingsproblemen op de Ring Utrecht en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

Oplossing Het gemeentelijke deel van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) wordt opgewaardeerd tot autoweg met minimaal 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van ten minste 80 km/u. De voorkeursvariant van de gemeente Utrecht is een opgewaardeerde NRU met een maximumsnelheid van 80 km/u, 2x2 rijstroken en 3 ongelijkvloerse kruisingen.

Planning De planning is aan de regio.

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 166 mln. De regio draagt € 50 mln bij. Artikel IF 12.03.02.

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

Uitvoering Het project wordt aangestuurd door de gemeente Utrecht. De mogelijkheden voor vervlechting van de aanbesteding en de planuitwerking worden onderzocht. De gemeente Utrecht heeft een participatietraject opgezet om een keuze te maken voor de drie mogelijke



locaties om een ongelijkvloerse kruising te realiseren. Hierover is nog geen besluit genomen.

File Top 50 Dit project is onderdeel van de Ring Utrecht en levert daarmee een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 24, 25 en 39 uit de File Top 50.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2015	165	De planning is aan de regio
MIRT 2016	166	
MIRT 2017	166	
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
 Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase ●

Opgave

Oplossing ●

Planning ● ●

Financiën

Politiek/Bestuurlijk ●

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2014: De planning wordt afgestemd op de uitvoering van Amsterdam Zuidasdok.

2015: De voorkeursbeslissing en de start van de uitvoering zijn uitgesteld door vertraging in de planvorming van de Stadsregio.

2016: In het kader van de besluitvorming Zuidasdok heeft het ministerie van IenM de voorkeursbeslissing van de Stadsregio voor de ombouw van de Amstelveenlijn bevestigd.

2017: Op verzoek van de stadsregio is de doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn toegevoegd aan de scope van het project.

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 en verbetert de verkeersveiligheid van de Amstelveenlijn door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen.

Planning 2014: voorkeursbeslissing

2015: projectbeslissing

2018: start realisatie

2020: oplevering

Financiën Ombouw Amstelveenlijn is een regionaal project waarvoor de stadsregio Amsterdam verantwoordelijk is. Het ministerie van IenM heeft voor de ombouw een bijdrage van (minimaal) € 77 mln gereserveerd. Artikel IF 14.01.02.

Uitvoering De stadsregio Amsterdam is verantwoordelijk voor de uitvoering, financiering en exploitatie van het project. De beschikking voor het project is in 2016 verleend.



Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2013	75	2019
MIRT 2014	76	2020
MIRT 2015	76	2020
MIRT 2016	77	2020
MIRT 2017	77	2020
verschil	2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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



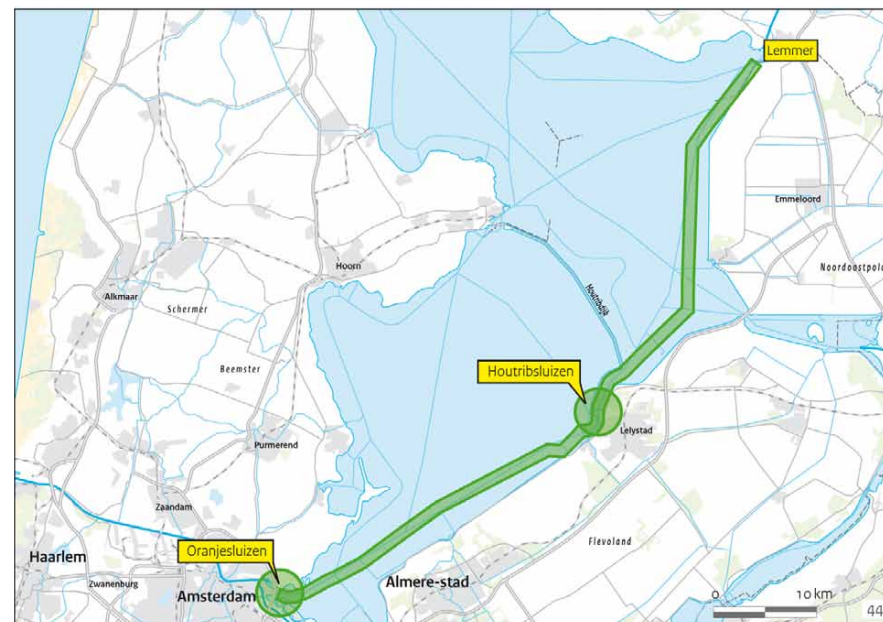
Opgave Er is sprake van een tekort aan ligplaatsen op de vaarweg van Amsterdam tot Lemmer. Door dit tekort kunnen veiligheidsproblemen ontstaan als gevolg van onwenselijke afmeersituaties rond de sluiscomplexen op dit traject. Ook kunnen situaties ontstaan waarin schippers te lang door moeten varen op zoek naar een ligplaats, waardoor ze niet kunnen voldoen aan wet- en regelgeving op het gebied van 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.

Planning 2025-2027: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 6 mln.
 Artikel IF 15.03.02.

Politiek/bestuurlijk De herindeling van woon-schepen nabij Schellingwoude en de woonplannen Zeeburgereiland vormen politiek/bestuurlijke risico's voor de realisatie en de verbetering van de ligplaatsen in de nabijheid van de Oranjesluizen.



Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2013	6	2023
MIRT 2014	6	2025-2027
MIRT 2015	6	2025-2027
MIRT 2016	6	2025-2027
MIRT 2017	6	2025-2027
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 lichter-capaciteit 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 markt-omstandigheden in met name het kolentransport en de staalindustrie.

Lichten Buitenhaven IJmuiden



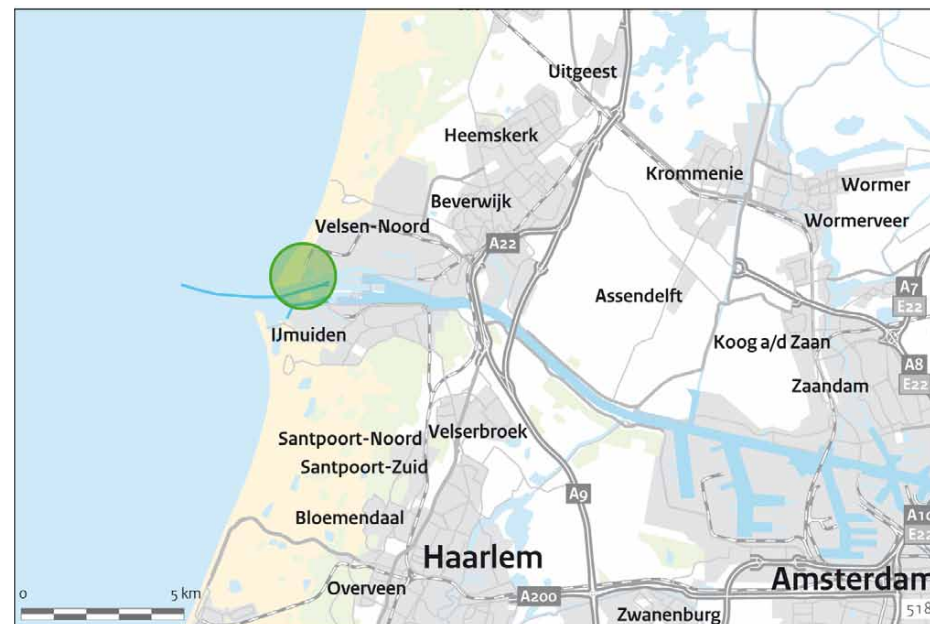
Opgave Veel bulkschepen die bestemd zijn voor de haven van Amsterdam worden zo diep afgeladen dat ze vóór het sluiscomplex IJmuiden moeten worden 'gelichterd' (gedeeltelijk gelost), om met de juiste diepgang de Noordersluis te kunnen passeren en vervolgens door te varen naar Amsterdam. De lichtervoorziening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

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

Planning 2017: projectbeslissing
 2017: start realisatie
 2019: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 65 mln.
 Artikel IF 15.03.02.

Politiek/bestuurlijk In het convenant over het toekomstig gebruik van de Averijhaven te Velsen (1996, 2006) is vastgelegd dat het rijk



het verwerken en storten van baggerspecie in de Averijhaven zal toestaan tot uiterlijk 1 januari 2012. Hierna moet het baggerspeciedepot weer worden teruggebracht in de oorspronkelijke staat (insteekhaven) of de locatie moet worden ingericht voor haven- en bedrijfsactiviteiten. De Raad van State-procedure op de huidige lichterfaciliteit is van invloed op de te doorlopen procedure. De Raad van State heeft een verdubbeling van de lichtercapaciteit goedgekeurd.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2013	63	2017
MIRT 2014	65	2017
MIRT 2015	65	2018
MIRT 2016	65	2018
MIRT 2017	65	2019
verschil	2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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



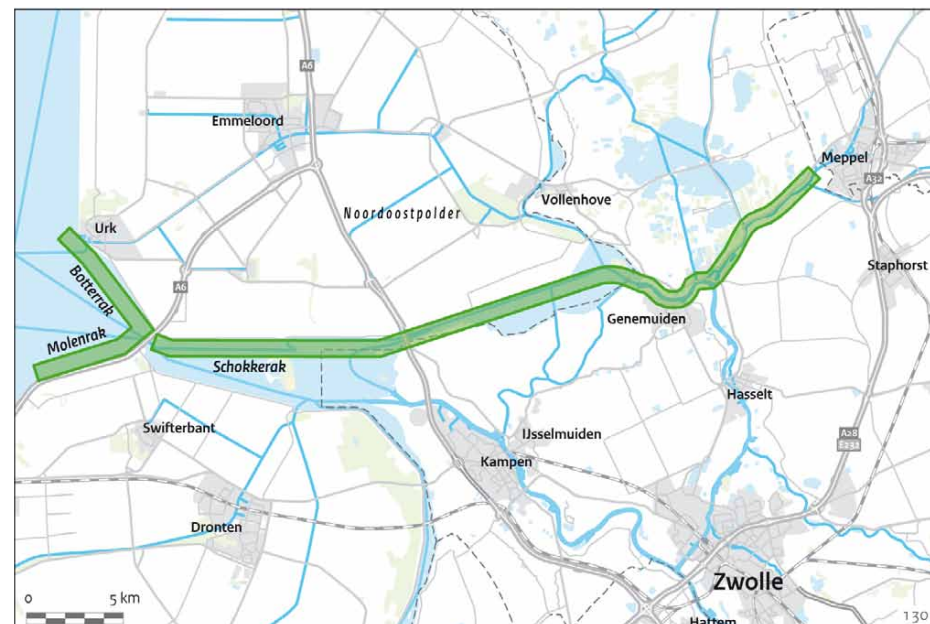
Opgave Voor schepen in de klasse Va/Vb is het moeilijk zich te bewegen tussen West-Nederland en Noord- en Oost-Nederland omdat een aantal vaarwegen niet geschikt is voor schepen in deze categorieën.

Oplossing In de studie is de aanleg en verbetering onderzocht van vaargeulen op de trajecten Botterrak, Molenrak en de vaarweg Ketelbrug-Meppel. Bezien is hoe Molenrak en/of 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-Meppelderiep) wordt onderzocht in hoeverre deze geschikt gemaakt kan worden voor binnenvaartschepen van klasse Va.

Planning 2023: openstelling (afhankelijk van overleg tussen rijk en regio over planning en besluitvorming)

Financiën Taakstellend budget: € 36 mln. Artikel IF 15.03.02.

Politiek/bestuurlijk De planuitwerking is medio 2012 afgerond. In overleg met de regio is besloten het voorkeursalternatief nog niet vast te stellen en de planning en besluitvorming later opnieuw te bezien.



Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2013	35	Na 2020
MIRT 2014	36	2023
MIRT 2015	36	2023
MIRT 2016	36	2023
MIRT 2017	36	2023
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

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

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 geormerkt 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 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 heeft het project OV Schiphol-Amsterdam-Almere (OV SAAL) korte termijn (KT) cluster c (spooruitbreidingen op de Zuidtak in Amsterdam) in uitvoering. 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.

Planning

Tracébesluit:

- 2010: OV SAAL KT cluster c
- 2012: OV SAAL KT cluster a
- 2019: OV SAAL MLT

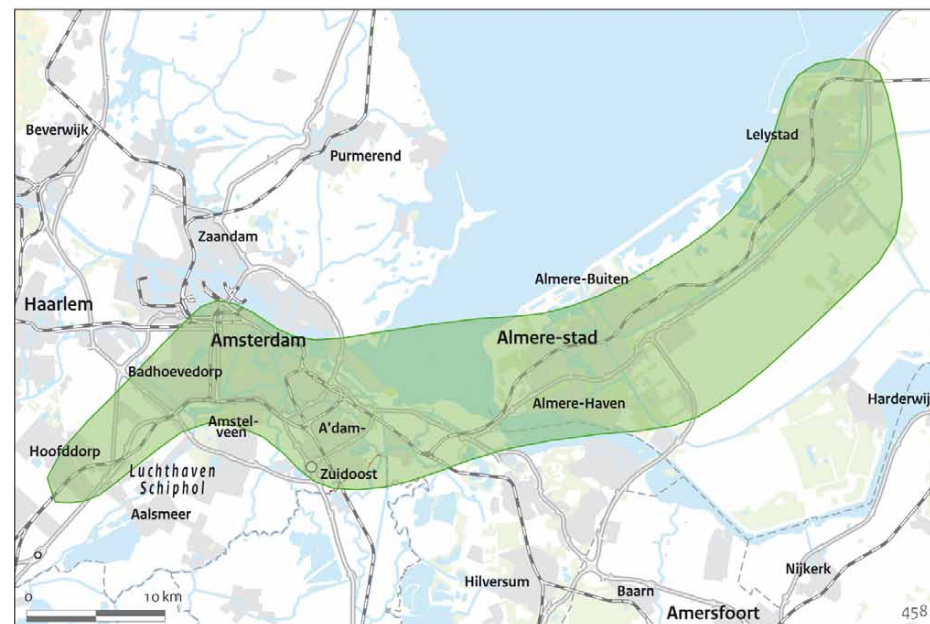
Start realisatie:

- 2010: OV SAAL KT cluster c
- 2012: OV SAAL KT cluster a
- 2020-22: OV SAAL MLT

Oplevering:

- 2012-2016: kortetermijnmaatregelen
- 2024-2026: MLT

Financiën Voor OV SAAL is in totaal € 1.118 mln beschikbaar. Er is binnen de beschikbare middelen rekening gehouden met € 26 mln voor beheer en onderhoud. Artikel IF 13.03.04 en IF 13.03.01.



Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	1588	2016/2020
MIRT 2014	1479	2016/2020
MIRT 2015	1224	2016/2022
MIRT 2016	1182	2016/2022
MIRT 2017	1118	2016/2024-2026
verschil	-470	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	33	

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

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

OV SAAL Cluster c Zuidtak. Binnen het deelproject OV SAAL Cluster a Flevolijn is sprake van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller alsmede 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 binnen dit projectbudget opgenomen reservering voor beheer, onderhoud en vervanging voor OV SAAL KT is € 29 mln overgeboekt naar IF 13.02

De planuitwerking OV SAAL MLT heeft vertraging opgelopen. Dit komt doordat de eerste varianten voor 8-sporig Weesp die zijn uitgewerkt, boven het beschikbare budget lagen. Daarna is getracht om varianten te ontwikkelen die binnen het gereserveerde budget vallen; dit heeft 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.

OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (vervolg)

Realisatie

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2015	Oplevering
OV SAAL KT Cluster C (R)	Spoorverdubbeling, uitbreiding vrije kruisingen Riekerpolder en Utrechtboog, geluidsmaatregelen	591	418	2016
OV SAAL KT Cluster A (R)	Geluidsmaatregelen, keerspooren Almere Centraal, kleine spooraanpassingen	150	44	2016
Naarden-Bussum (R)	Treinbeveiliging wordt aangepast, terugbrengen van 5 naar 2 sporen en aanpassing boogsnelheid van 80 naar 130 km/u.	24	44	2019
Totaal		765		

Verkenning/planuitwerking

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Budget-flexibiliteit	Oplevering
Diverse afgeronde opdrachten & planstudies (P)		36	Juridisch verplicht	Afgerond
Lopende Planstudie overig		24	Juridisch verplicht	2019
Aanloopkosten NS (P)		20	Verplicht	2025-2030
Inpassing Weesp (P)		20	Verplicht	2024-2026
Inpassing Provincie (P)		20	Verplicht	2024-2026
Weesp 6 naar 8 sporen (P)	Spoorverbreding naar 8 sporen ter hoogte van station Weesp	120	Verplicht	2024-2026
Integraal cap. management	Diverse maatregelen o.a. geluid, transfer	86	Verplicht	2024-2026
Reservering BOV (P)		26	Gebonden	2025-2030
Planstudie overig		24	Verplicht	
Totaal		352		
Totaal beschikbaar		1.117		
Juridisch verplicht		74%		

Gebied **Noordwest-Nederland**
 Onderwerp **Waterveiligheid**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 Infrafonds beschikbaar gesteld. De voorbereiding van dit DBFM-contract kost meer tijd dan voorzien, waardoor de start van de aanbesteding later is dan voorzien. De oplevering blijft gepland in 2022.

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 waterafvoercapaciteit nodig omdat het steeds vaker en in sterkere mate onmogelijk wordt om het peil van het IJsselmeer voldoende te beheersen. Dit als gevolg van de stijgende zeespiegel en hogere piekafvoeren van de rivieren. Het project Afsluitdijk garandeert tot tenminste 2050 de veiligheidseis van 1:10.000 per jaar (eerste stap van de aanpak tot 2100) en het kunnen handhaven van de huidige peildynamiek op het IJsselmeer.

Oplossing De scope van het project bestaat uit:

- het versterken van het dijklichaam volgens het principe van een overslagbestendige dijk, met een groene (vegetatie) uitstraling;
- het versterken van de bestaande spui- en schutsluizen Den Oever en Kornwerderzand;
- het (gefaseerd) vergroten van de afvoercapaciteit van het bestaande spuicomples Den Oever.

Planning 2018: start realisatie

Voorzien wordt dat de Afsluitdijk in 2022 weer aan de normen voor waterveiligheid en doelen voor waterbeheer voldoet.

Financiën Het taakstellend budget bedraagt € 869 mln. Dit is inclusief een regionale bijdrage van € 17 mln. voor regionale ambities. Ten slotte is er een bijdrage van € 18 mln voor het stimuleren van duurzame en innovatieve projecten in het Deltafonds beschikbaar. Deze projecten worden uitgevoerd door de regio (de zogenaamde regionale ambities), met de afspraak dat de regio zorgdraagt



voor ten minste eenzelfde bijdrage (niet zijnde andere rijksmiddelen).

Politiek/bestuurlijk In 2011 is met de Structuurvisie Toekomst Afsluitdijk de voorkeursbeslissing vastgesteld voor de waterveiligheid. Het gaat om maatregelen om de dijk en kunstwerken op orde te brengen en er wordt ruimte geboden aan de ontwikkeling van regionale ambities op het gebied van duurzaamheid, natuur, recreatie en toerisme. Tegelijkertijd hebben het rijk en de decentrale overheden in een bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over de samenwerking bij de realisatie van de regionale ambities. In augustus 2012 is de voorkeursbeslissing genomen voor het vergroten van de afvoercapaciteit. In februari 2016 heeft de minister het 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.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2016	831	2022
MIRT 2017	869	2022
verschil	38	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	0
2013	0
2014	0
2015	1

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Noordwest-Nederland**
 Onderwerp **Waterkwaliteit**
 Ministerie **IenM en EZ**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 Luwtmaatregelen Hoornse Hop start niet in 2017, maar in 2018.

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 Natura 2000- en Kaderrichtlijn Water-doelen 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

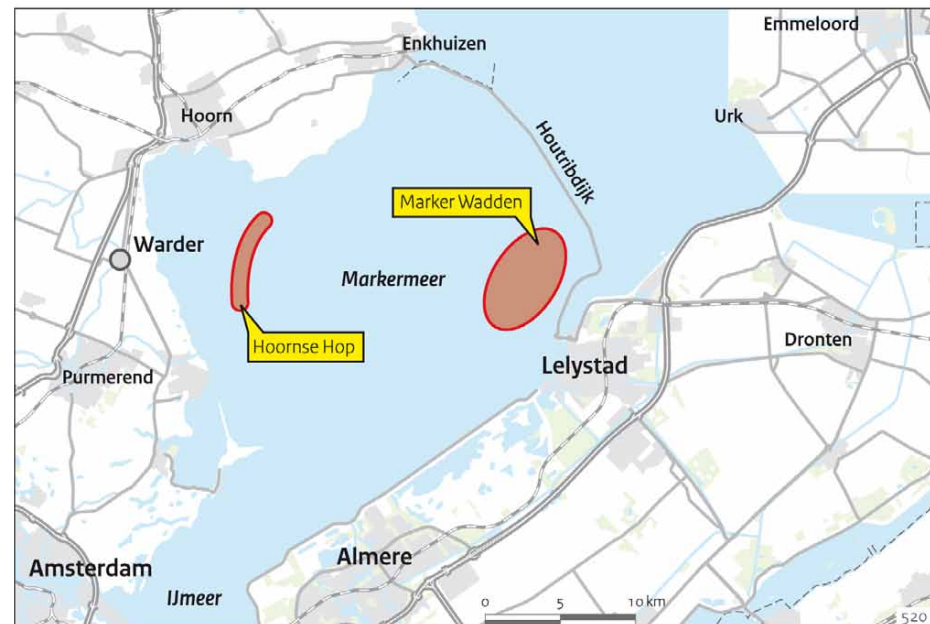
Natuurlijker Markermeer-IJmeer (realisatie)

In het onderzoeksprogramma Natuurlijker Markermeer-IJmeer (NMIJ) zijn middels pilots kansrijke ecologiemaatregelen uitgetest zoals een 'luwtescherm', kunstmatige riffen en drijvende rietmoerassen. Gerealiseerd zijn een kunstmatig moeras bij de Houtribdijk en diverse kleinere innovatieve experimenten in een proeftuin bij Warder. Het project NMIJ kende eind 2015 zijn eindoplevering in de vorm van de Markermeer Conferentie in Hoorn. De onderzoeksresultaten zijn ontsloten door middel van een kennissysteem dat toegankelijk is via de website

www.markemeerijmeer.nl.

Luwtmaatregelen Hoornse Hop (planuitwerking)

Met het creëren van golfvluwe gebieden worden slibstromen verminderd en wordt een overgangsgedebied tussen helder en troebel water gecreëerd. Vissen, mosselen en waterplanten gedijen daar beter en watervogels vinden weer voldoende voedsel. Het voorkeursalternatief omvat een aantal (luwte)dammen tussen Hoorn en Edam, inclusief een aantal recreatieve voorzieningen.



Het toekomstperspectief voor de lange termijn betreft de doorontwikkeling tot een aantal zandige eilanden.

Eerste fase Marker Wadden (realisatie)

Hier 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.

Planning 2015: afronding onderzoeksprogramma Natuurlijker Markermeer-IJmeer
 2015: start planuitwerking Luwtmaatregelen Hoornse Hop
 2016: start realisatie Marker Wadden
 2018: start realisatie Luwtmaatregelen Hoornse Hop
 2020-2022: Marker Wadden gereed
 2020-2022: Luwtmaatregelen Hoornse Hop gereed

Markermeer-IJmeer (vervolg)

Financiën

Natuurlijker Markermeer IJmeer:

€ 8 mln Artikel DF 7.02.01.

Luwtemaatregelen Hoornse Hop:

€ 14 mln rijksbijdrage;

€ 1,5 mln provincie Noord-Holland;

€ 1,5 mln provincie Flevoland.

Artikel DF 2.02.02.

Marker Wadden:

€ 15 mln EZ;

€ 15 mln IenM;

€ 15 mln bijdrage Postcodeloterij;

€ 3,5 mln provincie Flevoland;

€ 1,5 mln Natuurmonumenten.

Jaar*	Natuurlijker Markermeer IJmeer		Luwtemaatregelen Hoornse Hop		Marker Wadden	
	Budget	Oplevering	Budget	Oplevering	Budget	Oplevering
MIRT 2015	7,9	afgerond	7,6	2020-2022	30	2020-2022
MIRT 2016	7,9	afgerond	7,6	2020-2022	30	2020-2022
MIRT 2017	8	afgerond	17	2020-2022	30	2020-2022
verschil	0		-9		0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0		0		0	
Jaar**	Budget gerealiseerd		Budget gerealiseerd		Budget gerealiseerd	
2014	0		0		30,0	
2015	6,1		0,1		30,0	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM en EZ**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 Bestuurs-overeenkomst 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.

A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere



Opgave De bereikbaarheid over de weg in deze corridor 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 (uitbreiden bestaande weginfrastructuur A1/A2/A6/A9/A10-Oost tussen knooppunt Badhoevedorp en 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.

Planning 2011: Tracébesluit

2012: start realisatie

2024-2026: openstelling van deeltraject A9 Amstelveen. Voor vier van de vijf delen van het project staat de openstelling eerder gepland.

Financiën

Taakstellend budget: € 5.101 mln (inclusief bijdragen derden (€ 162 mln), Beheer en Onderhoud deeltraject A1/A6 en A9 Gaasperdammerweg).

Artikel IF 12.03.01, 12.03.02 en 12.04.

Voor projecten met een DBFM-contract wordt het budget ten tijde van de gunning opgehoogd vanuit de Beheer en Onderhoudsmiddelen. Bij A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere is dit gebeurd in MIRT 2014 en MIRT 2016.



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. Hierin zijn versoberingmaatregelen vastgelegd. Rijk en regio zijn in maart 2014 overeengekomen dat de Keizer Karel tunnel in Amstelveen niet wordt aangelegd, maar dat de A9 verdiept wordt aangelegd. Hierdoor moet een Wijzigingstracébesluit worden opgesteld

en in procedure worden gebracht. Deze substantiële wijziging is als deeltraject apart opgenomen in de Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten.

Uitvoering Het project wordt uitgevoerd in vijf delen. De uitvoering van het deelproject A10-Oost/A1 Watergraafsmeer-Diemen is gestart in 2012, en extra rijstroken op de A10 Oost zijn opengesteld in 2014. Het DBFM-contract voor het deelproject A1 Diemen-Muiderberg/A6 Muiderberg-Almere Havendreef is gegund in 2012. Deeltraject A9 Gaasperdammerweg is in 2014 aanbesteed.

A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (vervolg)

Voorafgaand aan het vaststellen van het Tracébesluit zijn al voorbereidende maatregelen uitgevoerd.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 7, 11, 44 en 48 uit de File Top 50.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	4.118	2020
MIRT 2014	4.676	2024-2026
MIRT 2015	4.667	2024-2026
MIRT 2016	5.066	2024-2026
MIRT 2017	5.101	2024-2026
verschil	983	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	206	

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2015	Openstelling
A10 Oost / A1 Diemen	2x4 rijstroken	141	141	16 juni 2014
A1/A6	2x5 rijstroken + 2 wisselstroken / 2x4 rijstroken + wisselstroken	1.737	111	2019
A9 Gaasperdammerweg	2x5 rijstroken + wisselstrook	1.068	14	2020
A6 Almere	2x4 rijstroken	323	0	2020
A9 Amstelveen	2x4 rijstroken	709	0	2024-2026
Projectoverstijgend	Onder andere grondaankopen, kabels en leidingen, risicoreservering, externe personeelskosten	1.123	462	
totaal		5.101	728	

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

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase ●

Opgave

Oplossing ●

Planning

Financiën ●

Politiek/Bestuurlijk ●

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het TB is in april 2012 vastgesteld. Een wijzigings-overeenkomst op de bestuursovereenkomst is in april 2012 door alle partijen ondertekend. Het project gaat over naar de realisatiefase.

2014: Het TB is in december 2012 onherroepelijk geworden. In 2013 start de uitvoering van de werkzaamheden.

Ag Omlegging Badhoevedorp



Opgave De Ag veroorzaakt leefbaarheidsproblemen vanwege zijn ligging door de kern van Badhoevedorp. Daarnaast is door capaciteitsvergroting op de wegen naar de Ag toe de verkeersafwikkeling op de Ag een knelpunt geworden.

Oplossing Een zuidelijke omlegging van de Ag bij Badhoevedorp.

Planning 2012: Tracébesluit (TB)
 2013: start realisatie
 2018: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 340 mln (inclusief bijdrage van derden: € 177 mln). Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk In oktober 2005 hebben rijk en regio de Bestuursovereenkomst Omlegging Ag Badhoevedorp getekend. Hierin zijn ook de financiële onderbouwing en dekking geregeld. Het voorkeursalternatief van de zuidelijke omlegging van de Ag is in het voorjaar 2006 vastgesteld. Eind 2009 is het standpunt voor het aangepaste bogenalternatief vastgesteld. Het standpunt is uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Dit OTB is in juni 2011 vastgesteld. De bestuurs-overeenkomst van 2005 is in april 2012 geactualiseerd om nadere afspraken over scopewijzigingen, gelijktijdige aanleg met onderdelen van Hoogwaardig OV (HOV) Ag en de hiermee samenhangende wijziging in financiën en planning vast te leggen. Door deze wijzigingsovereenkomst is de bijdrage van de regio met € 4,5 mln verhoogd. Daarnaast is het reeds beschikbare budget voor geluidsmaatregelen van het project A4/A10 overgeheveld naar het project Omlegging Ag Badhoevedorp (€ 3,2 mln).



Uitvoering In november 2013 is met de uitvoering gestart. In juni 2016 is het eerste gedeelte van de nieuwe Ag bij Badhoevedorp opengesteld.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 16 uit de File Top 50.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	326	2017
MIRT 2014	336	2017
MIRT 2015	339	2018
MIRT 2016	340	2018
MIRT 2017	340	2018
verschil	14	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	14	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	28	
2013	43	
2014	91	
2015	153	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

- 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



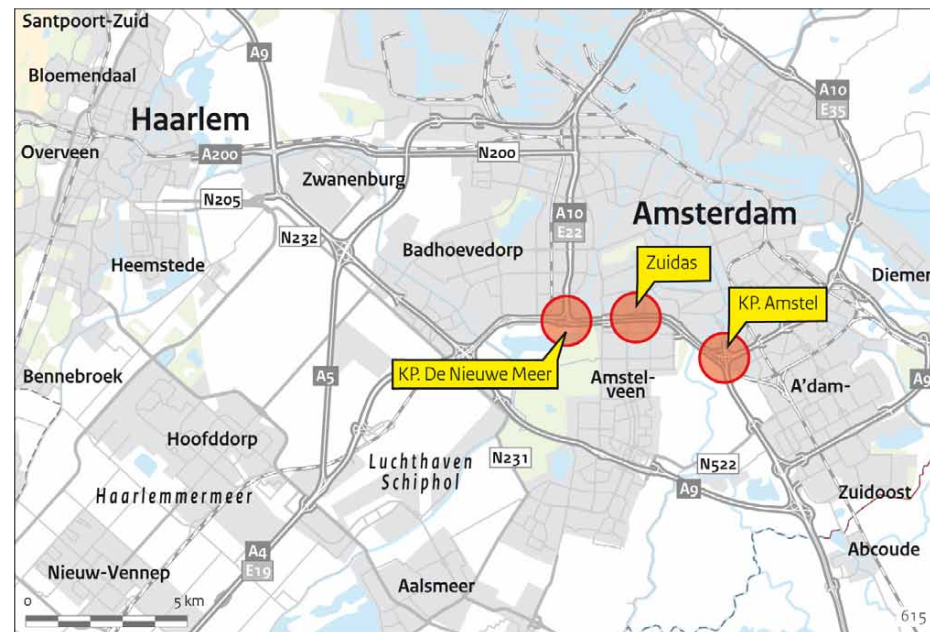
Opgave De verwachte verkeersgroei op de ring A10 ter plaatse van de Zuidas leidt tot de noodzaak van een capaciteitsvergroting en het ontvlechten van doorgaand verkeer op de ring A10 en het bestemmingsverkeer ten behoeve van de op- en afritten van de S108 (VU Kenniskwartier) en S109 (RAI). De capaciteitsvergroting en het ontvlechten van het doorgaand en het bestemmingsverkeer 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 inpassen van nieuwe infrastructuur (rijstroken en kunstwerken) ter plaatse van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, zodat het doorgaande verkeer en het bestemmingsverkeer op de A10-Zuid worden 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.

Planning 2016: Tracébesluit
 2017: Start realisatie (hoofdbouwcontract)
 2028: Openstelling (Verschillende projectonderdelen worden eerder opgeleverd)

Financiën Taakstellend budget: € 297 mln.
 Artikel IF 12.03.01.

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 tot ontwikkeling te brengen.



De noodzakelijke ontvlechting van doorgaand en bestemmingsverkeer ter plaatse van de Zuidas kan alleen tot stand worden gebracht als de scheiding op de knooppunten wordt ingezet. Het project is opgenomen in de bestuurs-overeenkomst 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 vervoegd vastgesteld in 2015. Het Tracébesluit is op 18 maart 2016 vastgesteld.

Uitvoering Het aanbestedingstraject loopt. Gunning is voorzien in 2017.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	297	2028
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2015	0	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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.

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.

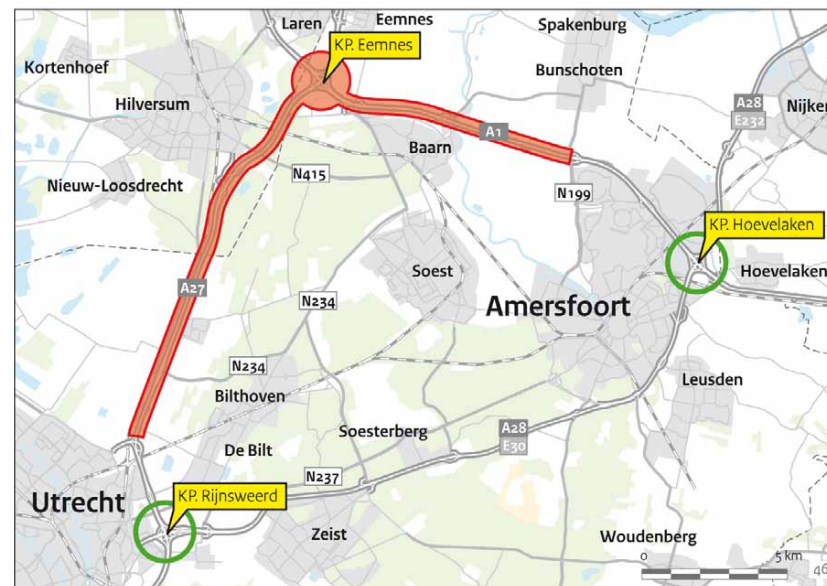
Oplossing Dit project heeft betrekking op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet en is onderdeel van de regionale pakketstudie Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort, de realisatie A28 Utrecht-Amersfoort en de planuitwerking A28/A1 knooppunt Hoevelaken. Voorjaar 2008 is een Tracé-/m.e.r.-procedure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

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

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

Financiën Taakstellend budget: € 261 mln.
 Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk In november 2006 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen rijk en regio Utrecht. Daarin is vastgelegd dat voor de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort een pakket van indicatief minimaal € 800 mln en maximaal € 1.400 mln voor het hoofdwegennet en indicatief



minimaal € 31 mln en maximaal € 55 mln voor het onderliggend wegennet nodig is. De regio heeft aangegeven dat de maatregelen op de A27 en de A1 effectief en efficiënt bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio. In het BO MIRT van najaar 2009 is afgesproken om het traject aansluiting Bunschoten-Amersfoort bij de planuitwerking van het knooppunt Hoevelaken mee te nemen. Het Tracébesluit (TB) is in september 2014 vastgesteld. Naar aanleiding van een tussenuitspraak van de Raad van State is in juli 2015 een Wijzigingstracébesluit vastgesteld. Sinds 17 februari 2016 is het TB onherroepelijk.

Uitvoering In 2010 is een PPC uitgevoerd. Hieruit blijkt dat DBFM-contract meerwaarde biedt. Het project is in juni 2016 gegund.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 6, 9, 14, 22, 29 en 32 uit de File Top 50.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	261	2018-2020
MIRT 2017	261	2018-2020
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	2	
2013	3	
2014	5	
2015	8	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: In 2012 is het ontwerp versoerd 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 aanbieder vormt de basis voor de voorkeursvariant in het Ontwerp-Tracébesluit. Door vervlechting en versoering 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 aanvullende Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de uitvoering van project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken is verschoven.

2015: Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Het taakstellend budget is aangepast.

2016: Het budget is bijgesteld vanwege een bijdrage van de regio.

2017: De mijlpalen verschuiven als gevolg van het overstappen op het NRM2016 en actualiseren van effectstudies ten behoeve van het tracébesluit.

A28/A1 Knooppunt Hoevelaken



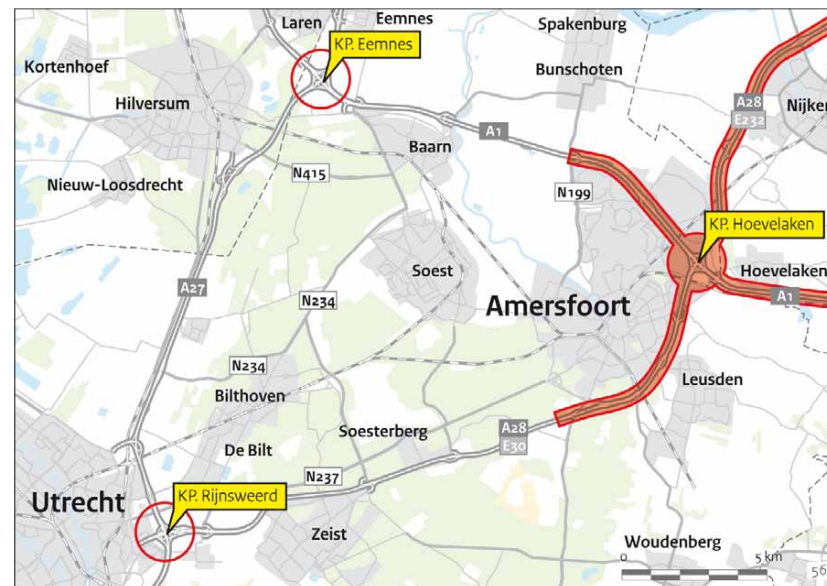
Opgave De groei van het verkeer leidt op termijn tot afwikkelingsproblemen op de driehoek van autosnelwegen A27/A1/A28 en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

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 BO MIRT van najaar 2009 is als voorkeursalternatief afgesproken het alternatief Verbreden aangevuld met de kansrijke elementen uit het alternatief Sorteren. Verbreden bestaat uit het aanleggen van extra capaciteit op de wegen die naar het knooppunt leiden én aanpassingen aan het knooppunt Hoevelaken. Bij Sorteren wordt gekeken naar het splitsen van doorgaand en lokaal verkeer.

Planning 2019: Tracébesluit
 2021: start realisatie
 2023-2025: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 743 mln (inclusief bijdrage van derden: € 37 mln). Artikel IF 12.03.01. Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG).

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, waarbij een pakket van eisen en wensen uitgangspunt is. 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 geluidmaatregelen en de verplaatsing van de verzorgingsplaats op het grondgebied van de gemeente Nijkerk.



Uitvoering In 2012 is een PPC uitgevoerd. Besloten is het project met een Plan & Design-contract 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 Tracébesluit) zal gezamenlijk met de markt een Tracébesluit worden opgesteld. Voorafgaand aan het vaststellen van het Tracébesluit zijn al voorbereidende maatregelen uitgevoerd.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 9 en 34 uit de File Top 50.

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
verschil	67	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	36	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	1	
2013	7	
2014	11	
2015	27	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase ● ●

Opgave

Oplossing ●

Planning ● ●

Financiën

Politiek/Bestuurlijk ●

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase. De planning voor het Tracébesluit en vervolgens de realisatie is aangepast na duidelijkheid over de invulling van de bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord en herstel geluidsregister (i.h.k.v. SWUNG).

2015: Bij het vaststellen van het Tracébesluit is de planning geactualiseerd.

2016: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

N50 Ens-Emmeloord



Opgave De N50 tussen Ens en Emmeloord waarop 100 km/u mag worden gereden, maakt deel uit van het hoofdwegenet van Nederland. Er zijn twee opgaven. Vanwege de fysiek gescheiden rijbanen met per rijrichting één rijstrook (met vluchtstrook) kan op dit traject niet ingehaald worden. De wegindeling maakt het onmogelijk dat voertuigen, waaronder vrachtwagens, over een afstand van circa 6,5 km gepasseerd kunnen worden. Dit heeft een aantasting van afwikkelingskwaliteit, rijcomfort en trajectsnelheid tot gevolg. Het tweede knelpunt betreft de gelijkvloerse kruising ter hoogte van de Bomenweg (1/4 aansluiting (afrit) met verkeerslichten voor de busontsluiting).

Oplossing De verkenning heeft geresulteerd in de volgende bestuurlijke voorkeur:

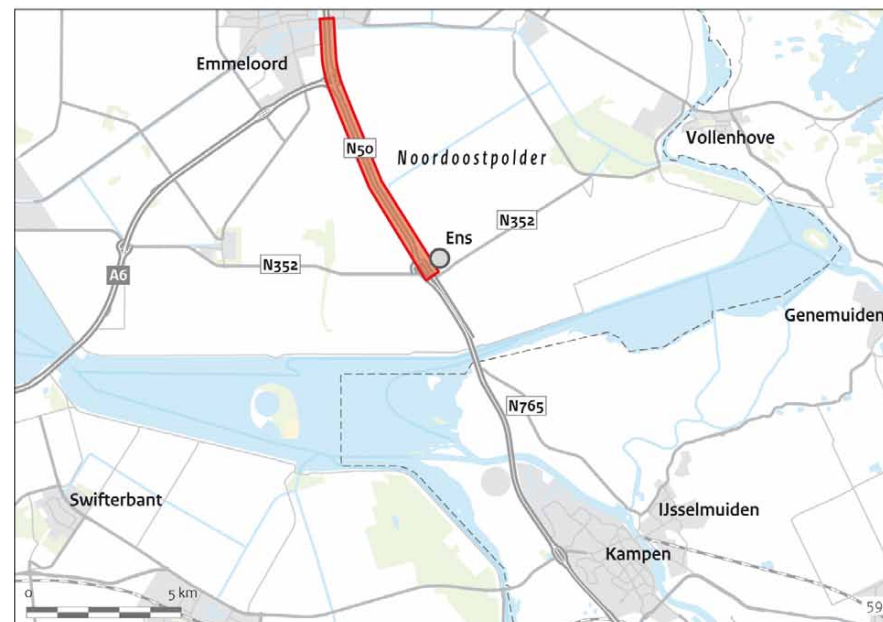
- De N50 wordt omgebouwd van 2x1 rijstrook met vluchtstrook naar een 2x2 regionale stroomweg voor 100 km/u (autoweg) zonder vluchtstrook.
- De huidige vormgeving van de aansluiting van de N50 op de A6 blijft in stand.
- De gelijkvloerse kruising bij de Bomenweg wordt omgebouwd tot een halve ongelijkvloerse aansluiting.

Planning 2014: Tracébesluit

2014: start realisatie

2016: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 16 mln voor realisatie. Artikel IF 12.03.01. Naar aanleiding van bestuurlijke afspraken worden de kosten gefinancierd vanuit het regionale deel van het Ruimtelijk Economisch Programma (REP), onderdeel van het RSP (€ 10,5 mln) en een regionale



bijdrage (€ 6,5 mln). Hiervan is € 1 mln beschikbaar gesteld voor planuitwerking.

Politiek/bestuurlijk Op 23 januari 2012 is een convenant ondertekend met de bestuurlijke voorkeur voor dit project. Het Tracébesluit is op 23 juni 2014 vastgesteld.

Uitvoering Het project is in 2015 gegund.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	17	2016-2018
MIRT 2016	16	2016
MIRT 2017	16	2016
verschil	-1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBO)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2014	0
2015	4

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Noordwest-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdwegen en
 Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: Door de gesloten bestuursovereenkomst en de genomen voorkeursbeslissing krijgt het project een duidelijke scope. Ten tijde van het ondertekenen van de bestuursovereenkomst was nog niet definitief vast te stellen of de openbaarvervoerterminal robuust kan functioneren tot 2030.

2014: Bij de start van de planuitwerkingsfase is de planning opnieuw bekeken. In maart 2013 is een hernieuwde planning aan de Tweede Kamer gestuurd. Bij Voorjaarsnota is het projectbudget artikel 13 opgehoogd met € 6,4 mln.

2015: De budgetten voor het project zijn integraal opgenomen op artikel 17 van het Infrastructuurfonds.

2016: Bij bestuurlijk overleg in december 2014 is scope en budget aan het project toegevoegd (onder andere de bijdrage van de NS).

2017: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Zuidasdok



Opgave De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en op de Zuidas versterken de toename van het aantal reizigers en de hoeveelheid verkeer. Door opening van de Noord-Zuidlijn, de Hanzelijn en OV-Schiphol-Amsterdam-Almere (OV-SAAL) neemt het aantal reizigers op station Amsterdam Zuid toe. Daarom is een vergroting van de stationscapaciteit nodig. De gerealiseerde spoedaanpak A10-zuid biedt 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), zodat deze geschikt is om de toename in reizigersaantallen af te handelen. De wegcapaciteit wordt uitgebreid en de A10-zuid tussen de bruggen over de Amstel en de Schinkel wordt ontvlochten met vier rijstroken op de hoofdrijbaan en twee rijstroken op de parallelrijbaan in beide rijrichtingen. Ter hoogte van de Zuidas krijgt de A10 een ondergrondse ligging. Voor aanpassing van de aanliggende knooppunten, zie projectblad A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel.

Planning 2013: start realisatie (vooruitlopend op het Tracébesluit)

2016: Tracébesluit

2017: Start realisatie (hoofdbouwcontract)

2028: Openstelling (verschillende projectonderdelen worden eerder opgeleverd)



Financiën Taakstellend budget: € 1.584 mln. De gemeente Amsterdam draagt hiervan € 216 mln bij en voor de openbaar vervoerterminal draagt de provincie Noord-Holland € 79 mln en de Stadsregio Amsterdam € 155 mln bij. Onderdeel van het taakstellend budget is tevens een subsidie van de EU van € 3 mln en bijdrage van de NS van € 59 mln voor de Brittenpassage en Minervapassage. Artikel IF 17.08. Er zijn scopewijzigingen die hebben geleid tot verhoging van de bijdragen van partijen conform de bestuurs-overeenkomst uit 2012.

Politiek/bestuurlijk In juli 2012 is een bestuurs-overeenkomst 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 loopt. Gunning is voorzien in 2017. Voorafgaand aan het vaststellen van het Tracébesluit zijn al voorbereidende maatregelen uitgevoerd.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	1584	2028
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	0	
2013	7	
2014	42	
2015	100	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Noordwest-Nederland**
 Onderwerp **Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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.

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.

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 afdoende 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 stijpunten in de Oosttunnel aan te brengen. De extra stijpunten in de Oosttunnel leveren een bijdrage aan een betere verdeling van de reizigers over de perrons.

Planning 2012-2014: realisatie Middentunnel
 2014-2018: realisatie Cuypersgebouw

Financiën Taakstellend budget: € 26 mln.
 Artikel IF 13.03.01.



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).

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

verschil	-11	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBO)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	4
2013	12
2014	14
2015	15

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 zuidweststalling 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 bouwfaserings 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.

Amsterdam CS, fietsenstalling



Opgave Er is bij station Amsterdam Centraal een tekort aan bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen. Bovendien voldoen de bestaande voorzieningen niet aan de kwaliteitseisen van de rijksoverheid.

Oplossing De fietsparkeervoorzieningen worden uitgebreid en verbeterd. Op diverse locaties worden in een eerste fase in totaal 10.000 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Aan de zuidoostzijde wordt de bestaande stalling in het voormalige Postzakkengebouw vernieuwd en uitgebreid, en aan de noordwestzijde wordt een nieuwe stalling gerealiseerd, met in totaal indicatief 3.000 fietsparkeerplaatsen. De overige (indicatief) 7.000 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd door de gemeente Amsterdam. De gemeente is verantwoordelijk voor realisatie van een nieuwe fietsenstalling in het kader van het project De Entree. In het project De Entree vernieuwt de gemeente het voorplein aan de voorkant van het station Amsterdam Centraal. Het rijk zal het betreffende budget van € 19,5 mln (prijsspeel 2016, exclusief btw) in 2017 overhevelen naar Amsterdam via de BDU. De vraag naar fietsparkeerplaatsen blijkt intussen hoger dan oorspronkelijk geraamd. Rijk en regio geven in het kader van actieplan Fietsparkeren bij Stations gezamenlijk invulling aan deze resterende opgave.

Planning 2011: projectbeslissing
 2015: start realisatie
 2016-2019: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 11 mln. Artikel IF 13.03.01.

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 BO MIRT van najaar 2013 is afgesproken dat het ministerie van IenM aan ProRail opdracht geeft om 3.000 plaatsen te realiseren in de twee inpandige fietsenstallingen in het stationsgebouw, te weten noordwest en zuidoost.



De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de realisatie van de overige 7.000 stallingplaatsen van de eerste fase op locaties buiten het stationsgebouw.

Uitvoering Er is een overeenkomst gesloten tussen rijk, stadsregio en gemeente voor de realisatie van 7000 fietsparkeerplekken. Het hiervoor gereserveerde budget is toegevoegd aan de BDU en het BTW-compensatiefonds. De nieuwe fietsenstalling vormt onderdeel van het project De Entree, waarvoor een integraal bouwcontract wordt aangegaan. De stalling wordt uiterlijk met de oplevering van het gehele project De Entree in 2023 geopend. De verwachting is dat dit eerder – in 2020 – het geval zal zijn. Medio 2017 wordt, na de gunning, de uitvoeringsplanning van het project De Entree bekend.

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
verschil	-23	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	3
2013	3
2014	4
2015	5

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Noordwest-Nederland**
 Onderwerp **Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning ●

Financiën ● ● ● ● ●

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: 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 geormerkte projecten van beheer en instandhouding worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding. De vanaf 2013 nog te realiseren uitgaven van € 3,7 mln binnen het Beheer- en onderhoudsprogramma (onderdeel HotSpots) voor de overweg Bilthoven Soestdijkseweg zijn toegevoegd aan dit reeds bestaande aanlegproject.

2014: Bij Voorjaarsnota is het projectbudget verhoogd met € 0,6 mln. De onderbesteding van € 2,8 mln bij Beheer en Instandhouding (BenI) wordt overgeheveld naar het taakstellend budget voor het aanlegprogramma.

2015: Het projectbudget is met € 4,2 mln verlaagd naar aanleiding van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller.

2016: Het projectbudget is verlaagd met € 1,8 mln naar aanleiding van het inleveren van onbenodigd onvoorzien.

2017: Op basis van een inventarisatie van de nog te verwachten activiteiten, kosten en risico's bleek het verantwoord om het budget voor deze post te verlagen met € 0,605 mln. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).

Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg



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

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

Planning 2011: start uitvoering
 2013: oplevering onderdoorgang snelverkeer
 2015: onderdoorgang langzaam verkeer is in mei 2015 in gebruik genomen

Financiën Taakstellend budget: € 34 mln (Aanlegprogramma Personenvervoer € 30 mln, artikel IF 13.03.01, en Beheer en Instandhouding € 3 mln via het HotSpots-programma). Bijdragen van derden: € 14 mln (provincie Utrecht, bestuur regio Utrecht en gemeente De Bilt).

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



Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	39	2013-2015
MIRT 2014	40	2013-2015
MIRT 2015	35	2013-2015
MIRT 2016	34	2013-2015
MIRT 2017	33	2013-2015
verschil	-6	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	15	
2013	19	
2014	27	
2015	33	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Noordwest-Nederland**
 Onderwerp **Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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



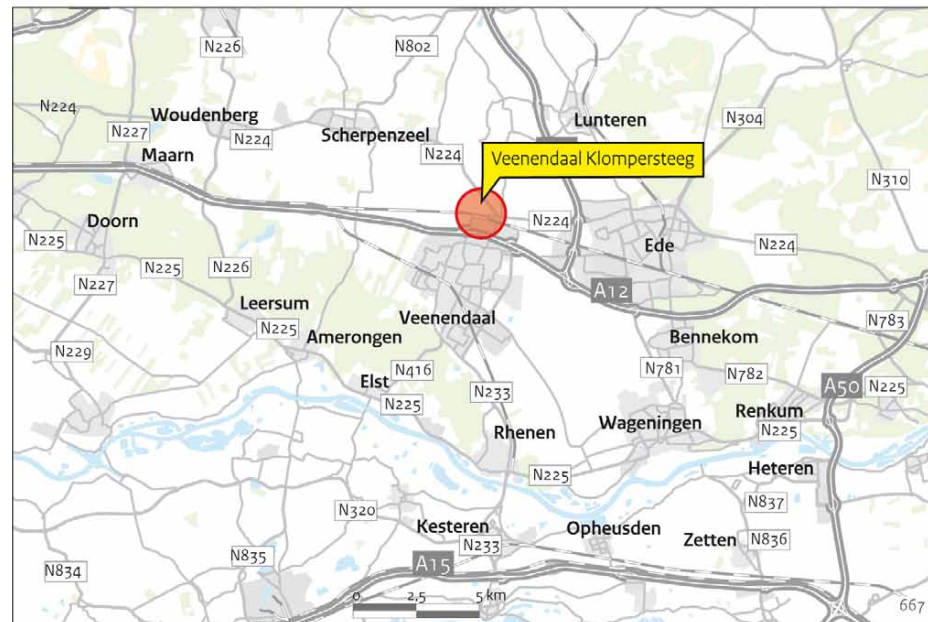
Opgave Treinen op de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen, die valt in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), rijden met een hogere frequentie. Daardoor nemen de dichtligtijden op verschillende overwegen toe, waardoor de bereikbaarheid en de veiligheid achteruit gaan.

Oplossing In Veenendaal wordt de bestaande overweg Nieuwegeweg-Noord vervangen door een onderdoorgang voor langzaam verkeer. Daarnaast wordt tussen Klompersteeg en Voorpoort een nieuwe onderdoorgang gemaakt voor autoverkeer.

Planning 2016-2019

Financiën Taakstellend budget ministerie van IenM: € 9 mln. Artikel IF 13.03.01. Er is sprake van 50% cofinanciering door de regio.

Politiek/bestuurlijk In maart 2015 is een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de betrokken overheden en ProRail over de uitvoering en financiering van het project.



Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2017	9	2019

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning ● ●

Financiën ●

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: De oplevering is verschoven naar 2015. Deze vertraging betreft fase 3 van het deelproject Beverwijk Aagtenpoort; de optimalisatie van het ontwerp van de fietstunnel heeft meer tijd gevegd dan vooraf aangenomen.

2016: Naar aanleiding van het besluit om de vrije kruising Transformatorweg niet aan te leggen is € 1,4 mln toegevoegd vanuit het projectbudget punctualiteits- en capaciteitsknelpunten.

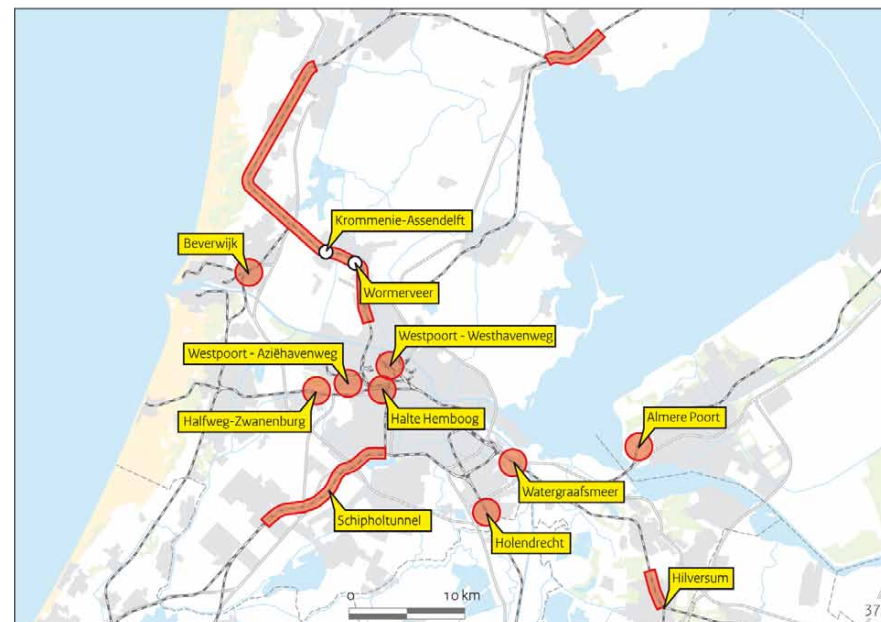
2017: In 2014 is een addendum op de overeenkomst voor het BOR Regionet tussen rijk en regio overeengekomen en vastgesteld. Door opgetreden aanbestedingsvoordelen was er namelijk sprake van vrije ruimte van gelden binnen het BOR. In dit addendum is bepaald dat deze middelen kunnen worden toebedeeld aan infrastructuurprojecten die in de periode tot en met 2020 zullen worden uitgevoerd, aangezien ook bepaald is dat eventuele onderbesteding gereserveerd blijft ten behoeve van spoorinfrastructuur in de Noordvleugel.

Regionet, fase 1



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

Oplossing De regionale partijen hebben een samenhangend pakket van infrastructuurmaatregelen voorgedragen voor uitwerking volgens de MIRT-systematiek en financiering uit het budget. Dit pakket bestaat uit maatregelen ten behoeve van het stadsgewestelijk spoorvervoer (Regionet). Het pakket heeft tevens een positief effect op het functioneren van het landelijk spoornetwerk. Het gaat om de volgende maatregelen: verkorte treinopvolging Zaanlijn (seinverdichting/stop-door), capaciteitsverruiming Hilversum (seinverdichting Gooilijn en extra perron), capaciteitsvergroting 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. Tevens omvat het de aangekondigde planuitwerkingen: verbetering inhaling Wormerveer en station Watergraafsmeer. Dit pakket zal verder worden uitgewerkt volgens de MIRT-systematiek. Bij de beoordeling conform Wet en Besluit Infrastructuurfonds zal bij de projectbeslissing met name worden gelet op de meerwaarde



van de onderlinge samenhang in relatie tot de doelstellingen zoals verwoord in het Herstelplan Spoor.

Planning

2006: start realisatie
 2007-2020: oplevering (conform het addendum dat tussen rijk en regio is vastgesteld in 2015)

Financiën Taakstellend budget: € 189 mln. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: de projecten betreffen de uitwerking van de Bestuurs-overeenkomst Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	182	2007-2015
MIRT 2014	185	2007-2015
MIRT 2015	188	2007-2015
MIRT 2016	189	2007-2015
MIRT 2017	189	2007-2020
verschil	7	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	124	
2013	148	
2014	158	
2015	163	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën ● ● ● ●

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: In 2009 heeft de commissie NSP's een rapport geschreven met daarin een aantal aanbevelingen, onder andere over de PEAT-kosten (kosten voor projectmanagement, engineering, administratie en toezicht). Voor NSP Utrecht heeft de commissie geconstateerd dat een extra PEAT-bedrag van € 13 mln nodig was (inmiddels geïndexeerd tot € 15,7 mln); dit bedrag is toegevoegd aan het projectbudget.

2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd met € 8 mln.

2016: Het projectbudget is verhoogd met € 12,4 mln naar aanleiding van indexeringsverschillen uit het verleden. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 53,2 mln als gevolg van een langere doorlooptijd van twee jaar.

2017: In de ontwerpbegroting 2016 is het projectbudget van de OV-terminal Utrecht opgehoogd met € 65,9 mln. Op basis van de definitieve subsidieaanvraag bleek een bedrag nodig van € 64,4 mln. Het verschil van € 1,5 mln is aan de investeringsruimte Spoorwegen toegevoegd. De OV-terminal wordt in december 2016 officieel opengesteld.

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



Opgave In Utrecht vormt de spoorinfrastructuur een barrière die de stad in tweeën deelt. Het gebied kent veel onbenut en rommelig terrein. Het treinstation en het stad- en streekbusstation zijn te klein en te onoverzichtelijk om de te verwachte verdubbeling van het aantal reizigers te kunnen verwerken. Het rijk heeft dit project aangewezen als Nieuw Sleutelproject (NSP).

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

Planning 2007: start ontwikkeling stationsgebied

2009: start bouw ov-terminal Utrecht

2016: oplevering ov-terminal Utrecht

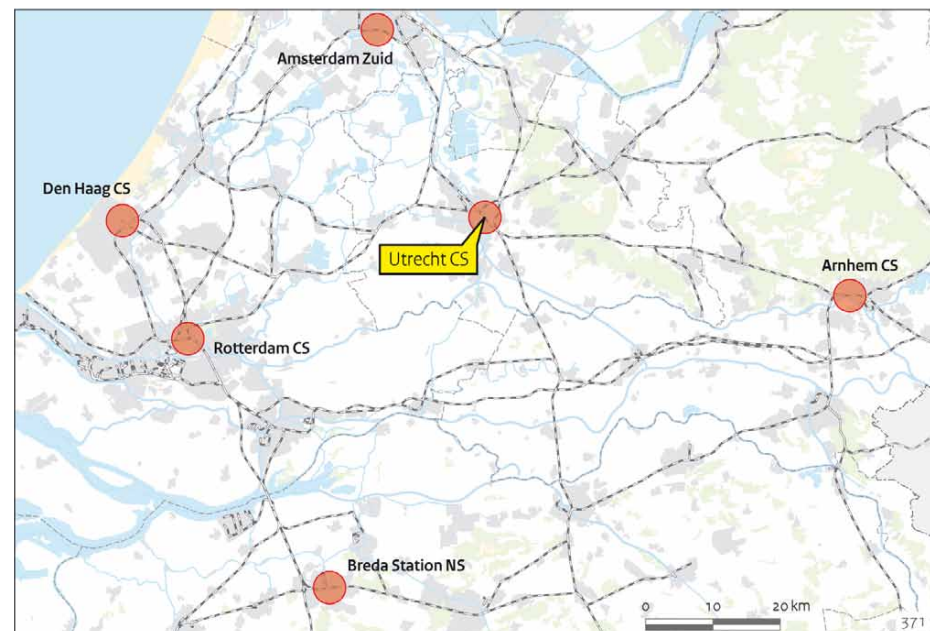
2019: oplevering stationsgebied

Financiën Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 466,5 mln.

- OV-terminal: € 411 mln Infrafonds, Artikel IF 13.03.01.
- Gebiedsontwikkeling € 54,5 mln

Politiek/bestuurlijk

- Het project bevat nog uit te voeren delen van VINEX-afspraken met betrekking tot Leidsche Rijn.
- Het project maakt deel uit van het Bereikbaarheids-offensief Randstad.
- 2003: intentieovereenkomst tussen het rijk en de gemeente Utrecht over de samenwerking, de



uitgangspunten en de ambities bij de verwezenlijking van het Project Utrecht Stationsgebied.

- 2004: uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied tussen de gemeente Utrecht en de voormalige ministeries van VROM en VenW over de voorwaarden waaronder de NSP-subsidie en MIT-subsidie worden verstrekt.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, Staat der Nederlanden, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering. Moties: tijdens de Algemene Politieke Beschouwingen in september 2008 is de

motie-Van Geel c.s. (TK 31700, nr. 10) aangenomen, waarin aanvullend € 3,5 mln voor dit project wordt gereserveerd. Deze middelen worden ingezet voor de financiering van de aansluiting met trappen van de perrons op de Rabobrug.

- in de zomer van 2015 is een addendum op de UOK Utrecht Stationsgebied overeengekomen waarin de risico-aansprakelijkheid tussen Rijk en gemeente is aangepast aan de uitvoeringsverantwoordelijkheid.

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

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	338	2016
MIRT 2014	346	2016
MIRT 2015	346	2016
MIRT 2016	412	2016
MIRT 2017	411	2016
verschil	73	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	5	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	141
2013	193
2014	272
2015	315

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Noordwest-Nederland**
 Onderwerp **Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 mln vanuit 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 miljoen gestort in het Provinciefonds en € 0,5 miljoen in het BTW-compensatiefonds ten behoeve van de financiering van overwegen in Veenendaal.

Vleuten-Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1)



Opgave De bereikbaarheid van de regio Utrecht staat onder druk door de ligging van de grote VINEX-locaties Leidsche Rijn, Houten Castellum en Amersfoort Vathorst en door maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Een samenhangend pakket van maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer is noodzakelijk om de bereikbaarheid van de regio te garanderen. Tot dit pakket behoren onder meer het Tweede Tactische Pakket-project Vleuten-Geldermalsen en het project Randstadspoor (RSS) 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.

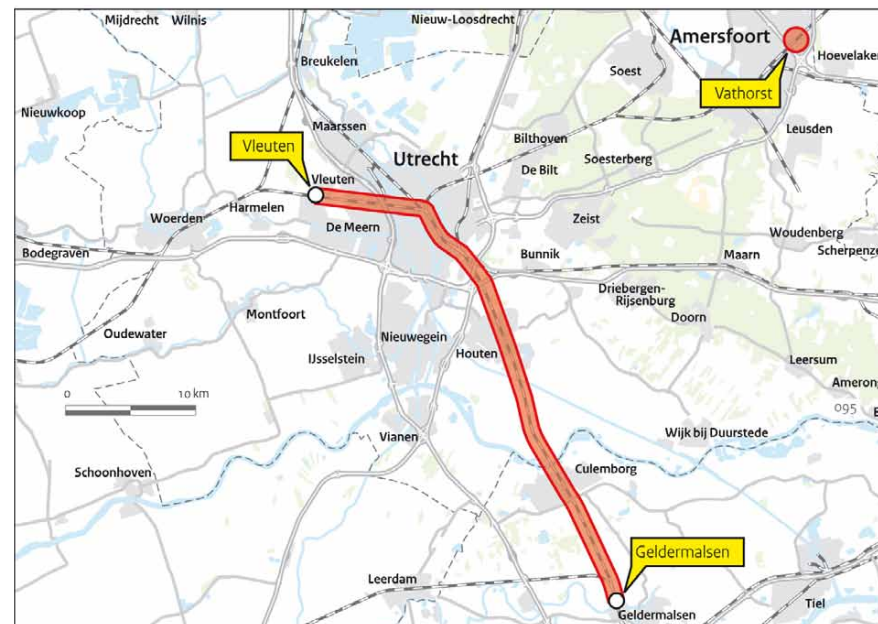
Planning 2002: Tracébesluit

Vanaf 2003: start realisatie

Vanaf 2005: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 930 mln.

Artikel IF 13.03.01.



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

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

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
verschil	-26	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBO)	9	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	619	
2013	676	
2014	728	
2015	782	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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

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.

Planning 2003: start realisatie
 2018: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 1.186 mln (rijksbijdrage).

Voor de bijdrage in de aanlegkosten van de Noord-Zuidlijn is een lumpsumbeschikking (vaste bijdrage) afgegeven. Artikel IF 14.01.03.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. De commissie-Veerman adviseert in haar rapport (juni 2009) om door te gaan met de aanleg. B&W en de Gemeenteraad van Amsterdam hebben de adviezen van de commissie-Veerman overgenomen. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd door middel van de brieven van december 2009 (TK 32123 A, nr. 85) en juni 2010 (TK 32123 A, nr. 133).



Uitvoering Amsterdam gaat door met de aanleg van de Noord-Zuidlijn. De gehele lijn, inclusief de boortunnel en de diepe stations, is in ruwbouw gereed. Op het gehele tracé zijn de werkzaamheden voor de afbouwfase gestart.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	1173	2017
MIRT 2014	1182	2017
MIRT 2015	1185	2017
MIRT 2016	1186	2017
MIRT 2017	1186	2018
verschil	13	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	13	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	957	
2013	985	
2014	1036	
2015	1111	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2014: De beschikking is afgegeven en het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Utrecht, tram naar de Uithof



Opgave Zowel door de toename van het aantal arbeidsplaatsen in de Uithof als door de toename van het aantal treinreizigers zal het aantal reizigers tussen station Utrecht Centraal en de Uithof flink toenemen. 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.

Planning 2013: start realisatie
 2018: oplevering

Financiën Voor de aanleg van de tram naar de Uithof is de rijksbijdrage vastgesteld op € 110 mln, exclusief btw. Artikel IF 14.01.03.

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.

Jaar *	Budget	Oplevering
Projectbeslissing	110	2018
MIRT 2014	110	2018
MIRT 2015	110	2018
MIRT 2016	110	2018
MIRT 2017	110	2018
verschil	0	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2014	37	
2015	37	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Noordwest-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: Op basis van de planning van de aanbestedings-procedure 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 uitvoerings-werkzaamheden wordt gehinderd door de complexiteit van de ontwerpwerkzaamheden. De oplevering van het werk is voorzien eind 2016/begin 2017.

De Zaan (Wilhelminasluis)



Opgave De Zaan is beperkt toegankelijk voor schepen in klasse Va vanwege de diepgang van de rivier en de 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 zal een doorvaartbreedte van 14 m hebben met een waterdiepte (tevens drempeldiepte) van 4,70 m en een kolk lengte van circa 156 m.

Planning 2013: start realisatie
 2017: openstelling

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 door het rijk verleende subsidiebeschikking. Artikel IF 15.03.01.

Politiek/bestuurlijk De provincie Noord-Holland, de gemeente Zaanstad, het voormalig ministerie van VenW en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hebben in oktober 2009 een bestuursovereenkomst gesloten waarin de afspraken over de realisatie, de kostenverdeling en de verdeling van eigendom, beheer en onderhoud van de vernieuwing van de Wilhelminasluis beschreven zijn. 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.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	13	2015
MIRT 2014	13	2015
MIRT 2015	13	2015
MIRT 2016	13	2016-2017
MIRT 2017	13	2017
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 ten behoeve van de DBFM-omzetting in 2016. De nieuwe kolk kan één jaar vroeger in gebruik genomen worden dan was gepland.

Lekkanaal: derde kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen

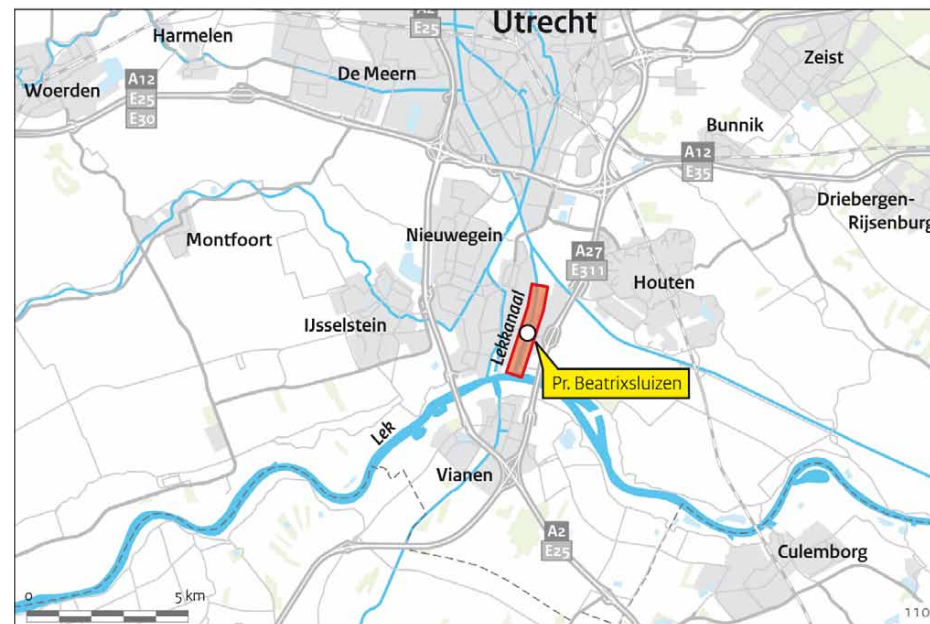


Opgave De Beatrixsluis vormt een knelpunt voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Vervoersgegevens laten een sterke stijging van het goederenvervoer over het Lekkanaal zien, waardoor al voor 2020 een capaciteitsknelpunt zal optreden. Er zijn onveilige situaties door een tekort aan ligplaatsen, een verkeerde ligging van de huidige ligplaatsen en hinderlijke waterbewegingen op het kanaal veroorzaakt door schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal die door de zuiging vooral hinder geven aan afgemeerde schepen.

Oplossing De capaciteit van de Beatrixsluis wordt vergroot met een derde sluisolk die geschikt is voor scheepsafmetingen tot CEMT-klasse VI. Dit gebeurt in combinatie met gedeeltelijke verbreding van het kanaal aan de noordzijde van de Prinses Beatrixsluizen ten behoeve van de uitbreiding van de ligplaatsen en het reduceren van de hinderlijke waterbeweging. Aan de rivierzijde van de Prinses Beatrixsluizen worden de ligplaatsen uitgebreid. Ook de aansluiting van het Lekkanaal op de Lek wordt verbeterd en het Lekkanaal wordt aan de noord- en zuidzijde van de Prinses Beatrixsluizen gedeeltelijk verdiept.

Deze oplossing wordt in samenwerking met de regio gerealiseerd, in combinatie met de ontwikkeling van een bedrijventerrein en in lijn met de nieuwe Hollandse Waterlinie. Aanvankelijk was er ook sprake van aanleg van een binnenhaven in het gebied, maar daar ziet de provincie Utrecht van af.

Planning 2016: start realisatie
 2019: openstelling



Financiën Taakstellend budget: € 405 mln. Artikel IF 15.04.01.

Politiek/bestuurlijk Het Tracébesluit is in maart 2015 onherroepelijk geworden.

Uitvoering In 2011 is een PPC uitgevoerd. De aanbesteding is in 2014 gestart. In september 2016 start de aannemer met de realisatie.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	234	2020
MIRT 2017	405	2019
verschil	171	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)



Opgave Onvoldoende diepgang van de vaarroutes naar Oost- en Noord-Nederland voor klasse Vb beroepsvaart.

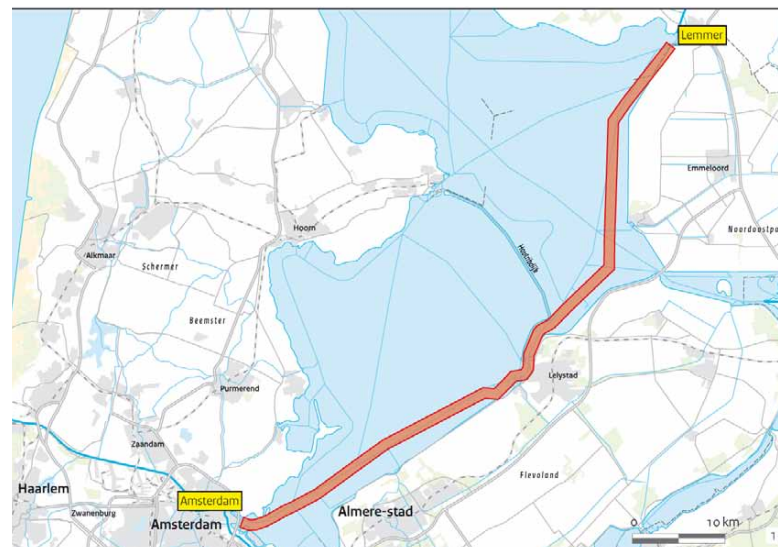
Oplossing Verdieping van de vaargeul tot klasse Vb beroepsvaart. Het gedeelte Buiten IJ maakt ook onderdeel uit van het project.

Planning 1997: start realisatie
 Voor eind 2016: openstelling deeltraject 3

Financiën Taakstellend budget: € 12 mln. Buiten-IJ (Vaarweg Amsterdam-Lemmer, deelproject 7) is financieel gedekt door combinatie met impulsgebed Beheer en Onderhoud (€ 1,9 mln). Deeltraject 3 is financieel gedekt door combinatie met project Sanering Ketelmeer West (plusproject).

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. Deeltraject 4 wordt gedeeltelijk in combinatie met natuurontwikkeling Markermeer-IJmeer uitgevoerd. Het op diepte brengen van deeltraject 3 (VAL3) is een onderdeel van het contract van het project sanering Ketelmeer West.



Jaar	Budget	Openstelling deeltraject 3
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
verschil	-1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	12
2013	12
2014	12
2015	12

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Noordwest-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen



MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning



Financiën



Politiek/Bestuurlijk



Toelichting op de wijzigingen

2013: Vanwege de complexiteit van de inpassing, het daarmee samenhangende provinciaal inpassingsplan en de uitwerking van de DBFM-contractvorm is de planning vertraagd.

2014: Parallel aan het proces van ruimtelijke inpassing van de nieuwe sluis wordt de marktbenadering voor het DBFM-contract gestart.

2015: De minister van IenM heeft een Partieel Uitvoeringsbesluit (PUB) genomen, waarmee de aanbesteding en voorbereidende realisatiewerkzaamheden gestart zijn.

2016: Begin 2016 wordt naar verwachting gestart met de bouw van de zeesluis.

2017: Het budget is opgehoogd met kosten voor beheer en onderhoud vanwege de omzetting van het contract naar DBFM.

Zeetoeegang IJmond



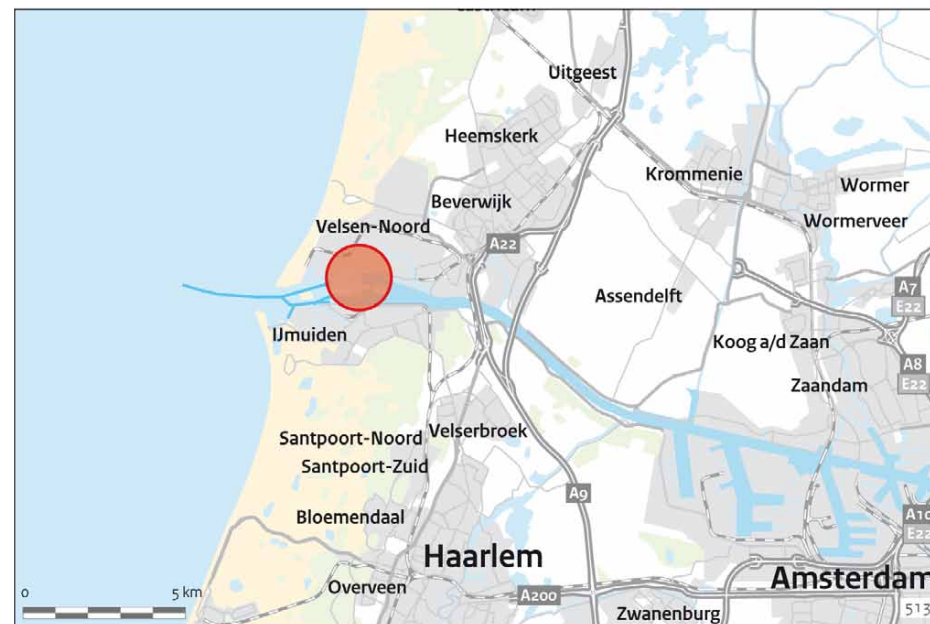
Opgave Om het toenemende aanbod van zeeschepen te kunnen ontvangen en de bereikbaarheid van de haven van Amsterdam te verbeteren, dient de beschikbaarheid van de huidige Noordersluis te worden geoptimaliseerd. Vanwege de ouderdom van de Noordersluis moet deze op enig moment worden vervangen. De wens 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. Vertrekpunt voor de afmetingen van de nieuwe sluis is, conform de bestuurlijke afspraak in het convenant en de voorkeursbeslissing van juni 2012, een zeesluis van 500 m bij 65 m bij 18 m, met de opdracht te bezien of 70 m breedte ook mogelijk is binnen het taakstellend budget. Bij wijzigingen in het sluisencomplex moet ook rekening worden gehouden met de aanpassing van de primaire waterkering conform de Waterwet.

Planning 2019: openstelling

Financiën Het totale budget is € 917 mln. Dit is inclusief de bijdrage van de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam. Dit bedrag is geconverteerd naar DBFM en is dus voor aanleg, beheer en onderhoud. De rijksbijdrage is maximaal € 808 mln. Artikel IF 15.04.01.

Politiek/bestuurlijk In 2009 heeft de toenmalig minister van VenW met de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam een convenant getekend met de intentie de toegankelijkheid van het Noordzeekanaal te optimaliseren. De gemeente Velsen en de provincie Noord-Holland verlenen hun



medewerking 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.

Uitvoering Op basis van een PPC is geconcludeerd dat publiek-private samenwerking (PPS) met een DBFM-contract een geschikte contract-

vorm is. Op basis van de voorkeursbeslissing is invulling gegeven aan het PIP en het daarbij behorende milieu-effectrapport. In 2015 is gestart met voorbereidende werkzaamheden. In 2016 is de bouw van de nieuwe sluis gestart.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	660	2019
MIRT 2017	917	2019
verschil	257	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	4	

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



Zuidwest-Nederland

Visie

Hoofdogaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

Opgavenkaart

Infographic

Project- en programmabladen

Zuidwest-Nederland

De regio Zuidwest-Nederland bestaat uit de provincie Zuid-Holland, met een focus op het verstedelijkte gebied tussen Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam en Dordrecht, en 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. Deze tekst is gebaseerd op de gebiedsageda's Zuidelijke Randstad en Zuidwestelijke Delta.

Visie

Zuidelijke Randstad

In de Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad hebben rijk, provincie, regio's en steden gezamenlijk verwoord wat hun ambitie is voor 2040: de Zuidelijke Randstad is en blijft in 2040 een Europese economische topregio en de internationale concurrentiekracht wordt daartoe versterkt.

Om dat te bereiken is een richtinggevend perspectief geschetst met drie samenhangende strategieën met bijbehorende opgaven. Als richtinggevend perspectief kenmerkt de Zuidelijke Randstad zich in 2040 door:

- een in Europa unieke geïntegreerde internationale productie- en diensteneconomie;
- mainport Rotterdam, Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht, het Greenports Network en de Zuid-Hollandse kennis-as;
- een geïntegreerde economie gedreven door krachtige economische sectoren die zijn ontstaan via doorontwikkeling van en cross-overs tussen bestaande en nieuwe sectoren;
- onderwijs en arbeidsmarkt die aansluiten op deze sectoren;
- robuuste en betrouwbare (inter)nationale verbindingen met andere regio's in binnen- en buitenland via spoor, lucht, vaarwegen, buis en weg voor personen en goederen;
- kennisinstellingen en bedrijven die elkaars sterktes benutten, onderzoek op topniveau uitvoeren en de resultaten toepassen in nieuwe producten en diensten (valorisatie).

Een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied van Leiden tot en met Dordrecht, met:

- aantrekkelijke stedelijke centra in Rotterdam, Den Haag, Leiden, Delft en Dordrecht waar (top)voorzieningen voor onderwijs en cultuur zijn gebundeld en waar door ontmoeting en interactie nieuwe economische dynamiek is ontstaan, met daaraan gekoppeld een grote diversiteit aan woonwijken, werklocaties en regionale voorzieningen, zoals in Zoetermeer en Gouda;
- aantrekkelijke en toegankelijke metropolitane landschappen als

Hof van Delfland, Duin-Horst-Weide, IJsselmonde en de kustzone, wateren en parken;

- bedrijven, burgers, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties die optimaal profiteren van elkaars arbeidsmarkt, gespecialiseerde kennis en aanbod van voorzieningen;
- een aanbod voor wonen, werken en voorzieningen dat aansluit op de vraag in aantallen, locaties en milieus;
- een betrouwbaar en aantrekkelijk openbaarvervoersysteem, goede fietsverbindingen, een optimaal benutte wegenstructuur;
- snelle en betrouwbare (inter)nationale verbindingen tussen het metropolitaan stedelijk gebied en andere regio's;
- een landelijk gebied met veen-, kust- en deltalandschappen dat internationaal is gewaardeerd, waar woningen, werklocaties en voorzieningen met bijzondere kwaliteiten zijn voorzien die niet in het metropolitaan stedelijk gebied te realiseren zijn, en met ruimte voor groen, natuur en recreatie nabij het metropolitane stedelijke gebied. Het gebied vormt een essentiële schakel in keten van de biobased economy.

Een duurzame leefomgeving met:

- een lucht- en waterkwaliteit die voldoet aan internationale standaarden binnen de hiervoor gestelde termijnen;
- een duurzaam mobiliteitssysteem;
- optimale bescherming tegen zeespiegelstijging en de mogelijke gevolgen van overstromingen;
- een duurzame en doelmatige zoetwatervoorziening voor economie en leefbaarheid;
- maximaal hergebruik van energie, (rest)producten en grondstoffen (circulaire economie) en een grotendeels duurzame energievoorziening.

Zuidwestelijke Delta

Vanuit de duurzaamheidsdriehoek (People, Planet, Profit) is duidelijk wat de kapitalen van Zeeland zijn: een prettig woon- en leefmilieu voor bewoners en bezoekers, grote ecologische waarden en kansrijke economische potenties, enerzijds op en in het water (diep vaarwater, binnenvaartroutes, aquacultuur), anderzijds op

het land (ontwikkelruimte, energie-opwekking, toeristische 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 zal worden 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 het samenwerken tussen rijk en regio in het kader van het Uitvoerings- en Deltaprogramma passen geheel in het vernieuwde 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.

Hoofdoopgaven

De context waarbinnen overheden werken verandert structureel: beperkte investeringsmiddelen, veranderende en complexer geworden vraagstukken, andere demografische uitgangspunten en onzekerheid over toekomstige ontwikkelingen. Er zit energie in de markt en in de rest van de samenleving. Burgers, ondernemers en wetenschappers ontwikkelen creatieve en innovatieve initiatieven. Dit vraagt om een andere manier van (samen)werken met overheden, markt en samenleving en om een uitnodigend perspectief dat initiatieven van markt en samenleving stimuleert en richting geeft aan het (gezamenlijk) overheidshandelen.

Zuidelijke Randstad

In de Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad (AGZR) zijn drie strategieën ontwikkeld om het richtinggevend perspectief voor de Zuidelijke Randstad te faciliteren. De hoofdoopgaven komen hieruit naar voren.

Strategie 1

Zuidelijke Randstad

Het vergroten van de samenhang tussen de productie-economie en de diensteneconomie gekoppeld aan bewezen en opkomende economische sectoren in de Zuidelijke Randstad.

De overheden zetten samen met bedrijfsleven en kennisinstellingen in op:

- het vergroten van de regionale spin-off van de mainport Rotterdam, door een integrale benadering van de opgaven die gekoppeld zijn aan de haven en havengerelateerde sectoren, inclusief het maritieme cluster (Rotterdam World Port);
- 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;

- het stimuleren van cross-overs tussen mainport Rotterdam en greenport, zodat de topsectoren Energie, Agri & Food en Logistiek elkaar verder versterken;
- het uitbreiden in aantal en/of omvang van internationale bedrijven en instellingen gekoppeld aan het profiel Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht en Rotterdam World Port;
- het versterken van de Zuid-Hollandse kennis-as, het verbeteren van de aansluiting van arbeidsmarkt en onderwijs, en het vormen van allianties tussen bedrijfsleven en kennisinstellingen rond nieuwe producten en diensten.

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 (watergebonden) bedrijvigheid, op- en overslag van goederen en logistiek en grote chemieconcerns met innovatieve biobased toepassingen (gebruik van groene grondstoffen). Om de internationale concurrentiepositie van de bedrijven te versterken, het regionale vestigingsklimaat aantrekkelijker te maken en bij te dragen aan duurzame groei van de industrie wordt samengewerkt binnen het programma Smart Delta Resources (SDR). De genoemde sectoren zijn belangrijk voor de werkgelegenheid en indirect voor het draagvlak voor voorzieningen, en bieden tegenwicht aan de optredende bevolkingskrimp in met name Zeeuws-Vlaanderen. De zeehavens (Vlissingen, Terneuzen) liggen strategisch en aan diep vaarwater. In een aantal sluizencomplexen in de delta tekenen zich capaciteitsproblemen voor de binnenvaart af. De voorziene grensoverschrijdende projecten zoals Seine Nord versterken dit proces. Het rijk hecht aan het uitvoeren van de afspraken rond 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

Zuidwest-Nederland

achterlandverbindingen hoort daarbij.

In het actieprogramma van de Commissie Economische Structuurversterking en Werkgelegenheid wordt de meerwaarde van samenwerking tussen zeehavens genoemd. De komende periode zal daar invulling aan gegeven worden.

Strategie 2

Zuidelijke Randstad

Het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied door het stimuleren van interactie, verstedelijking en het optimaliseren van de bereikbaarheid en groenblauwe structuur.

De overheden zetten in op het creëren van een metropolitaan stedelijk gebied van Leiden tot en met Dordrecht en van Den Haag tot en met Gouda. In dit metropolitaan stedelijk gebied worden wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit, water, recreatie en natuur in samenhang ontwikkeld.

Daarbij gaat het om:

- het faciliteren van interactie tussen burgers, bedrijven en kennisinstellingen in de stedelijke centra van Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam en Dordrecht en rondom knooppunten;
- *het verminderen van de stedelijke ongelijkheid door het faciliteren van de vraag naar woningen, werklocaties en voorzieningen op basis van behoeften en initiatieven vanuit markt en samenleving.*
- het optimaliseren van de bereikbaarheid binnen het metropolitaan stedelijk gebied om elkaars kwaliteiten en voorzieningen beter te kunnen benutten. Daarnaast het versterken van de connectiviteit van het metropolitaan stedelijk gebied met andere relevante regio's in binnen- en buitenland;
- het versterken van de gebruiks-, belevings- en productiewaarde van de metropolitane landschappen;
- het benutten van de kansen die het landelijk gebied biedt door de gunstige ligging en de unieke kwaliteiten in Zuidwest-Nederland. Kwaliteiten aanvullend op en goed verbonden met het metropolitaan stedelijk gebied worden ontwikkeld.

Zuidwestelijke delta: Duurzame verstedelijking

In het Stedennetwerk Z4 (Goes, Middelburg, Terneuzen en Vlissingen) wordt concentratie van verstedelijking en (boven) regionale voorzieningen nagestreefd. Zowel bij woon- als werklocaties wordt de ladder voor duurzame verstedelijking gehanteerd en wordt herstructurering en zorgvuldig ruimtegebruik gestimuleerd. Bij de beschreven verstedelijkings- en economische opgaven moet nadrukkelijk een relatie worden gelegd met de demografische ontwikkelingen: zowel plaatselijke krimp als de afname van de beroepsbevolking wegens vergrijzing (arbeidsmarktbeleid en onderwijs). Nagedacht moet worden over hoe een robuuste ruimtelijke structuur kan ontstaan. Naast woningbouw en -kwaliteit, werklocaties en voorzieningen betreft het ook 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.

De overheden zetten samen met kennisinstellingen en bedrijfsleven in op een duurzame leefomgeving en een circulaire economie.

Daarbij gaat het om:

- het mogelijk maken van de transitie naar een biobased economy en het sluiten van ketens;
- het mogelijk maken van de transitie naar duurzame mobiliteit;
- het ruimtelijk mogelijk maken van energietransitie, het vergroten van de zelfvoorzienendheid van energie en het ontwikkelen van een warmtenet;
- het duurzaam en doelmatig gebruikmaken van zoetwater, het nemen van meerlaagse waterveiligheidsmaatregelen (preventie, ruimtelijke inrichting en rampenbeheersing) en het verbeteren van de waterkwaliteit.

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 zal conform de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie meer dan ooit rekening worden gehouden met de klimaatverandering en mogelijke effecten daarvan (overstromingen, extreme neerslag, droogte en hittestress). In de topsector Water staan water- en deltatechnologie voorop: getijdenenergie, multifunctionele dijken en innovaties in zandsuppleties als showcase voor de rest van de wereld.

Zuidwestelijke Delta: Energie

Bij de topsector Energie speelt Zeeland een rol bij energielevering (centrales, windparken, water/getijden) en transport via goede verbindingen naar de rest van Nederland. In Zeeland en op en rond de Zuid-Hollandse eilanden zijn voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie aangewezen en zal het hoofdenergienetwerk (380kV) tussen Borssele en Midden-Brabant compleet en robuust gemaakt worden.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Zuidelijke Randstad

Strategie 1 concentreert zich op de gebieden die van belang zijn voor de economie en het verdienvermogen. Dit zijn de dragers van de welvaart in Zuidwest Nederland en Nederland:

- Rotterdam World Port: het vergroten van het verdienvermogen en van activiteiten met toegevoegde waarde van de Rotterdamse haven, inclusief het maritieme cluster, voor heel Zuidwest-Nederland vraagt om een integrale benadering en samenwerking met het bedrijfsleven.
- Greenports: het versterken van de mondiale regio van de greenports vraagt om verbeteringen en bundelingen in het logistiek systeem en om regionale innovatie door kennisdeling en samenwerking.
- Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht: voor het doorontwikkelen van Den Haag als Internationale Stad van Vrede en Recht wordt ingezet op de versterking van de internationale (kust)zone en het 'central innovation district'. Deze inspanningen geven Den Haag een sterke internationale positie op het gebied van 'safety and security'.
- Zuid-Hollandse kennis-as, van Leiden via Den Haag en Delft naar Rotterdam: versterken en vernieuwen van sterke sectoren in Zuidwest-Nederland vraagt om versterking van de kennis-as, verbetering van de aansluiting van arbeidsmarkt en onderwijs, 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, van belang voor wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit, water, recreatie en natuur. Het betreft zowel de stedelijke centra en knooppunten als het landelijk gebied daaromheen.

Het stimuleren van een circulaire economie en van duurzame energie- en zoetwatervoorziening en het minimaliseren van de gevolgen van overstromingen (strategie 3) richt zich op Zuidwest-Nederland als geheel.

De Adaptieve Gebiedsagenda kunnen de overheden niet alleen uitvoeren. Daar is iedereen voor nodig: bedrijven, kennisinstellingen, betrokken inwoners. Er liggen kansen om beter samen te werken, om de energie uit de samenleving beter te benutten, om onnodig blokkerende regelgeving weg te nemen, om slim opgaven en oplossingen aan elkaar te verbinden en om beschikbare middelen en menskracht van alle betrokken partijen zo effectief mogelijk in te zetten. Dat is wat er onder andere bedoeld wordt met adaptief werken.

De uitvoering van de Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad wordt jaarlijks aan de orde gesteld tijdens het BO 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 door het rijk gestelde kaders begrenzen, ontwikkelen, beschermen en onderhouden de provincies het Natuurnetwerk met de juiste ruimtelijke, water- en milieuoedities. 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 Vlake van Raan.

Zuidwestelijke Delta: Deltawateren & Kust

Dankzij de Deltawerken is de waterveiligheid in de Zuidwestelijke Delta sterk verbeterd. De schaduwkant van de aanleg van stormvloedkeringen en dammen is dat de getijdendynamiek en natuurlijke zoet-zoutovergangen grotendeels zijn weggevalen. De water- en natuurkwaliteit zijn daardoor verslechterd. Dit remt ook de economische ontwikkeling van het gebied. De centrale opgave voor de Zuidwestelijke Delta is daarom het duurzaam herstel van het

evenwicht tussen veiligheid, economie en ecologie. Het perspectief van integrale gebiedsontwikkeling staat voorop, waarbij een betere verbinding wordt gelegd tussen water en ruimtelijke ordening.

Volgens de voorkeursstrategie van het Deltaprogramma blijft het huidige stelsel van dijken en waterkeringen ook in de toekomst de basis voor waterveiligheid in de Zuidwestelijke Delta. Voor het vergroten van de waterveiligheid in de Rijn-Maasdelta is het niet nodig om rivierwater in de Grevelingen te bergen. Voor de Oosterschelde wordt de huidige veiligheidsstrategie geoptimaliseerd: het (innovatief) versterken en beheren van dijken, samen met het structureel aanpakken van de zandhonger en het aangepast beheren van de Oosterscheldedekering.

Voor de Westerschelde kiest het rijk eveneens voor het optimaliseren van de huidige veiligheidsstrategie: het (innovatief) versterken en beheren van dijken, samen met het verder optimaliseren van de huidige bagger- en stortstrategie om de platen en vooroevers van de dijken mee te laten stijgen met de zeespiegel, en het stopzetten van de zandwinning. Deze strategie draagt ook bij aan de versterking van de natuurkwaliteit.

In de Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer (RGV) wordt de wenselijkheid en haalbaarheid van het terugbrengen van beperkt getij in de Grevelingen en een zout Volkerak-Zoommeer beschreven. Het kabinet stemde op 10 oktober 2014 in met de ontwerp-RGV. Het ontwikkelperspectief van de ontwerp-RGV kent de volgende uitgangspunten.

- In de Grevelingen wordt beperkt getij teruggebracht via een doorlaat in de Brouwersdam. Hiermee wordt de Grevelingen verbonden met de Noordzee. Tevens wordt zo ruimte geboden aan private partijen voor de opwekking van duurzame getijdenenergie.
- In het Volkerak-Zoommeer wordt beperkt getij teruggebracht via een doorlaat in de Philipsdam. Op deze wijze wordt het Volkerak-Zoommeer verbonden met de Oosterschelde. Hierdoor wordt het nu zoete Volkerak-Zoommeer weer zout.

Zuidwest-Nederland

Verdere uitwerking van de financiering van de benodigde maatregelen is nodig om de Rijksstructuurvisie definitief te kunnen vaststellen. De betrokken overheden hebben hiertoe in maart 2015 een (eerste) bestuursovereenkomst Ontwikkeling Grevelingen en Volkerak-Zoommeer getekend. Besluitvorming wordt in 2016 verwacht.

De Oosterschelde en Westerschelde kennen opgaven op het gebied van natuur en landschap, zoals herstel en behoud van de bestaande natuur (Natura 2000), plus het ontwikkelen van nieuwe natuur. Deze opgave dient ook ten goede te komen aan het Nationale Park Oosterschelde.

Voor de Westerschelde geldt eveneens een natuurherstelopgave. Bij dit alles moet er ook ruimte zijn voor recreatievaart, binnenvaart en zeevaart. Samen met het Vlaams Gewest is voor het Schelde-estuarium, waar de Westerschelde deel van uitmaakt, een Agenda voor de Toekomst ontwikkeld. Deze agenda start met de ontwikkeling van een gezamenlijk kennis- en onderzoeksprogramma (looptijd: 2014-2018). Een uitdaging vormt de demping van de getijslag. Deze is toegenomen door menselijke ingrepen zoals inpoldering, zandwinning en vaargeulverruiming en kan (op lange termijn) een bedreiging vormen voor de veiligheid en de natuurlijkeheid van het Schelde-estuarium. Het onderzoeksprogramma zal onder meer de effectiviteit bezien van grootschalig sedimentbeheer in het mondingsgebied (bijvoorbeeld in de vorm van de aanleg of uitbreiding van zandplaten) op het dempen van de getijslag in het Schelde-estuarium. Het programma bevat de mogelijkheid om pilots uit te voeren. Van het onderzoeksprogramma wordt in 2016 samen met de stakeholders een tussenbalans opgemaakt, waarbij ook de mogelijke doorwerking wordt bezien naar het Vlaams-Nederlandse beleid voor en het beheer van het Schelde-estuarium.

Bij de sluiscomplexen 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 is samen met regionale partners in 2016 gestart met het opstellen van een Zeeuwse Kustvisie, die in 2018 een ruimtelijke doorvertaling krijgt in de provinciale Omgevingsvisie. Aandachtspunt daarbij is de afstemming op afspraken uit het medio 2016 af te sluiten landelijke Kustpact.

Zuidwestelijke Delta: Sloegebied & Kanaalzone

De Westerscheldehavens van Terneuzen (Kanaalzone) en Vlissingen (Sloegebied) zijn zeehavens van nationaal belang en vormen samen de derde zeehaven van Nederland. Goede toegang vanuit zee, vaarweg en land is essentieel voor het benutten van de economische potentie van de Zuidwestelijke Delta. De toegankelijkheid van de Scheldehavens vanuit zee heeft blijvende aandacht, vanuit een duurzame balans tussen de belangen van een veilig, toegankelijk en natuurlijk Schelde-estuarium.

Centraal staat verder de 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 van essentieel belang 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 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, de wachttijden te monitoren en op langere termijn de sluisen uit te breiden met een extra sluisolk voor de beroepsvaart.

Link naar de Adaptieve agenda Zuidelijke Randstad

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5b-adaptieve-agenda-zuidelijke-randstad-2040.html>

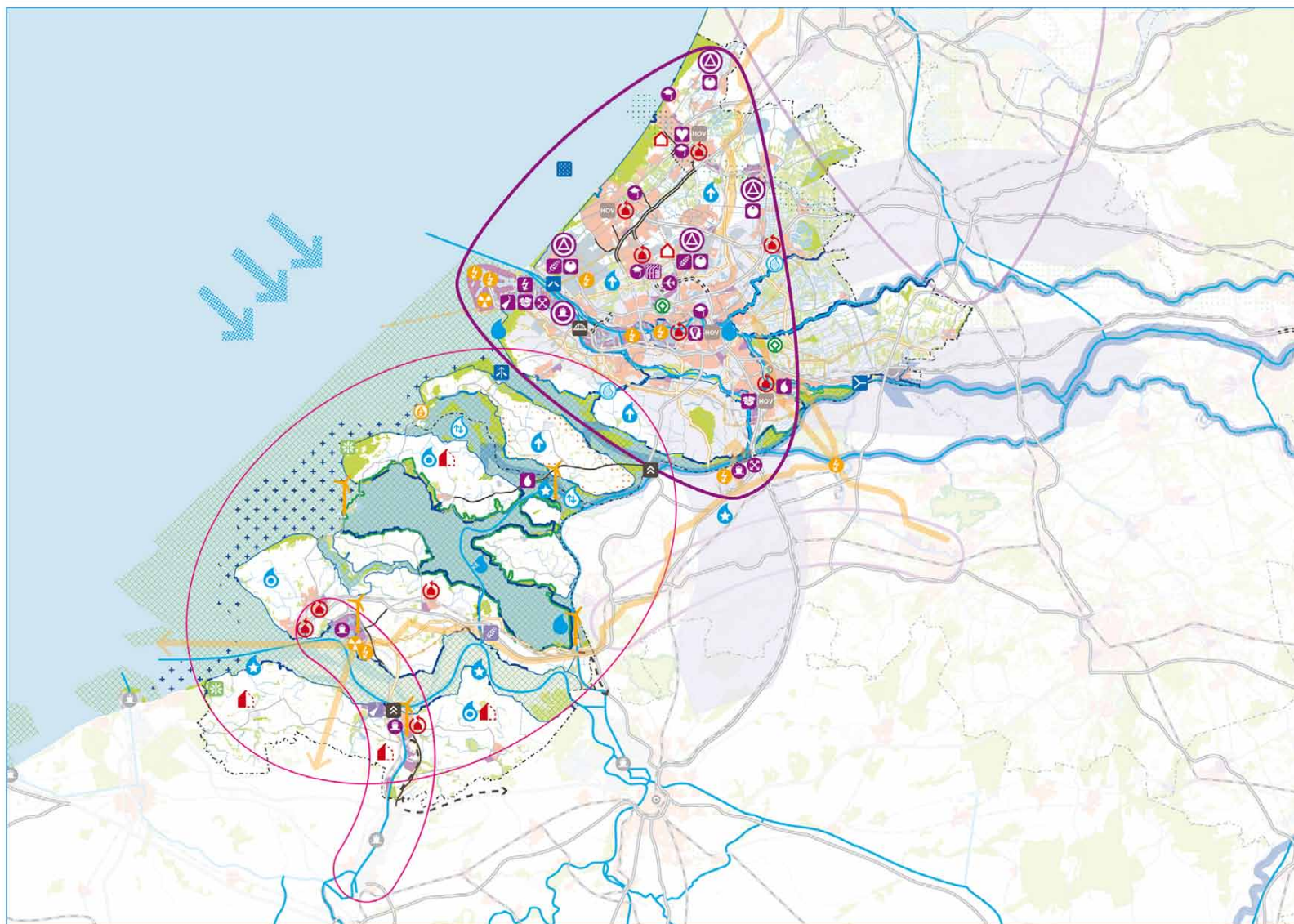
Zie voor Gebiedsagenda en kaarten van Zeeland:

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5f-zeeland.html>

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5f-zeeland-kaarten.html>


Zuidwest-Nederland Opgavenkaart

< Ga naar legenda



< Ga terug naar de kaart


Algemeen


 Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren


Economie


Topsectoren


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

 Mainport Rotterdam

 Greenport



 Burgerluchthaven van nationale betekenis

 Zeehaven van nationale betekenis


 Multimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)

 Kennis

Regionaal


-  Agro & Food
-  Chemie


Buiten landsgrens

 Belangrijke zeehaven


Verstedelijking


 Uitleg


 Stedelijke vernieuwing / transformatie

 Extensivering


Bereikbaarheid


 Hoofdwegennet


 Opgave hoofdwegennet


 Nieuwe verbinding hoofdwegennet


 Hoofdspoorwegennet

 Nieuwe spoorverbinding (indicatief)


 Hoofdvaarwegennet


 Opgave sluis


 Opgave brug

 Corridor achterlandverbinding


Regionaal


 Belangrijke regionale weg


 Nieuwe regionale verbinding


 Samenhingend HOV-netwerk


Natuur, Landschap & Erfgoed


 EHS op land (herijkt)

 Natura 2000 - land


 Natura 2000 - water

 Nationaal Park


 Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed


 Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed


Regionaal


 Aanpak in groen-blauwe structuur


Energie


 (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW


 (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale


 Gebied windenergie


 Windenergie

 Energie uit water / Getijdenenergie


 Hoogspanningsleiding >220kV


 Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV


 Buisleidingenstrook


 Energie uit water / Getijdenenergie

Water

 Primaire kering - voldoet niet


 Primaire kering - nader onderzoek

 Primaire kering - voldoet


 Piekafvoer / Afwatering

 Afvoerverdeling


 Maeslantkering, Nieuwe Waterweg


 Kustversterking / Zandsuppletie


 Zeespiegelstijging


 Zandhonger


 Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers

 Watergerelateerde gebiedsontwikkeling / project

 Aandachtsgebied zoetwater door verzilting

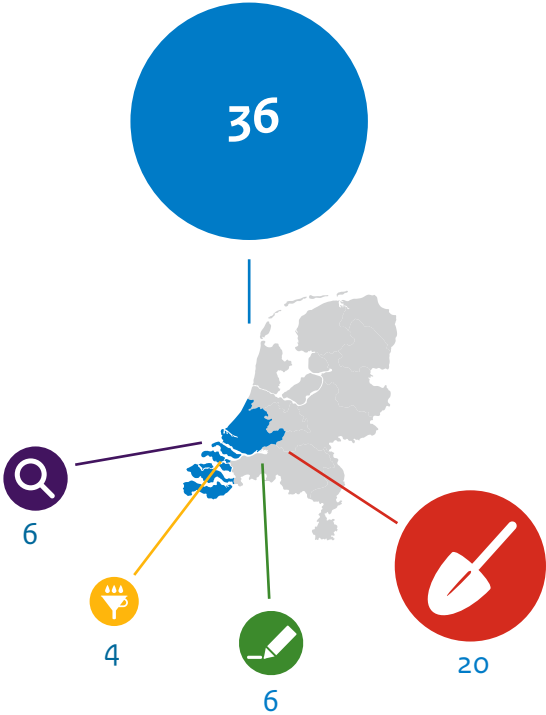
 Peilbeheer / Waterbuffers

 Verzilting inlaatpunten

 Verziltingsgevoelige gebieden en geen wateraanvoer mogelijk

Zuidwest-Nederland Infographic

Totaal aantal projecten



Wegen



9



Spoor/OV



8



Vaarwegen



7



Water



3



Overig



9



- Onderzoek
- Verkenning
- Planuitwerking
- Realisatie

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Adaptatiestrategie waterveiligheid buitendijks



Aanleiding en doel In Rijnmond-Drechtsteden zijn vier buitendijkse gebieden geïdentificeerd waar de complexiteit van de waterveiligheid groot is en de kosten van oplossingen hoog zijn. In deze gebieden (Botlek, historisch havengebied Dordrecht, Noordereiland, Merwe-Vierhavens) zijn pilot-projecten opgestart gericht op de ontwikkeling van een waterveiligheidsplan of -strategie. Daarnaast worden een businesscase voor waterveiligheidsmaatregelen voor buitendijks Feijenoord, een casestudie crisisbeheersing overstroming en een onderzoek naar vergroening van rivieroeveren bijdragend aan waterveiligheid (project Rivier als getijddepark) uitgevoerd.

Door verschillende projecten onder één opgave te brengen en binnen het projectenoverleg Rijnmond-Drechtsteden te bespreken, worden verbindingen met andere projecten en opgaven gelegd. Alle projectteams zijn multidisciplinair en multi-stakeholder.

Op basis van de ervaringen met deze projecten stellen partijen een strategische adaptatieagenda buitendijks op en kan mogelijk een adaptatiestrategie worden ontwikkeld voor alle buitendijkse gebieden in de regio. De agenda en de samenwerking zijn erop gericht kennis over buitendijkse waterveiligheid te vergroten en realisatie van maatregelen te bevorderen.

Planning Alle deelprojecten zijn gestart en zullen in 2015 of 2016 worden afgerond. Het opstellen van een strategische agenda buitendijks wordt eind 2015-medio 2016 gestart en eind 2016-begin 2017 afgerond.



Betrokken partijen Gemeente Rotterdam coördineert dit onderzoek. Elk project heeft een trekkende partij en in alle projectteams zijn mensen van meerdere disciplines en organisaties vertegenwoordigd.

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Alblasserwaard



Aanleiding en doel Uit het Deltaprogramma blijkt dat de waterveiligheidsopgave voor de regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden groot is. In het gebied komen opgaven vanuit klimaat, vanuit zetting en vanuit sterkte van dijken naast elkaar voor. De gecombineerde opgave leidt ertoe dat al voor 2050 dijken onvoldoende hoog of sterk zijn om het water te keren langs de Lek, de Noord en de Beneden Merwede.

In het MIRT Onderzoek wordt gezocht naar manieren om de waterveiligheidsopgave in het gebied te verbinden met de ruimtelijke en economische ontwikkeling, zodat de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden ook in de toekomst beschermd is tegen overstromingen en er een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch klimaat is om te wonen en werken.

De opgave is om slimme verbindingen te maken tussen waterveiligheid, het behoud van de cultuurhistorische identiteit, de versterking van de ruimtelijke kwaliteit en de vergroting van de economische kracht in het gebied. Naast de waterveiligheidsopgaven zijn drie gebiedsopgaven geïnventariseerd: Kinderdijk-Alblasserdam, Sluis en Sliedrecht-Biesbosch. Daarnaast is er aandacht voor drie gebiedsthema's: recreatie/natuur/toerisme, bereikbaarheid en een regionale dijk- en oevervisie. Procesmatig loopt hier doorheen dat belangen, kansen en innovatiekracht van het bedrijfsleven worden meegenomen.

Het onderzoek sluit aan bij de voorkeurstrategie van het Deltaprogramma en kenmerkt zich door de gezamenlijke aanpak van verschillende partijen. Beoogd wordt om in oktober 2016 inzicht te hebben in de mogelijkheden voor het op elkaar laten aansluiten van locatiekeuze, inrichting en planning van waterveiligheid en andere gebiedsopgaven.



Er ligt dan een beeldend wenkend perspectief voor de toekomstige inrichting van het gebied en er wordt een advies gegeven aan het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) over de aanpak en prioritering van de waterveiligheidsopgaven.

Planning Het plan van aanpak van het MIRT Onderzoek is gereed. Op 22 april 2015 is de bestuurlijke kick-off geweest. In oktober 2016 is er zicht op de oplossingsrichtingen en wordt het eindadvies voorzien, zodat in het BO MIRT van 2016 besluitvorming over een mogelijk vervolgotraject kan plaatsvinden.

Betrokken partijen Provincie Zuid-Holland is trekker van het onderzoek. Het ministerie van IenM, de provincie Zuid Holland, Waterschap Rivierenland en de gemeenten uit het gebied zijn vertegenwoordigd in het bestuurlijk overleg Alblasserwaard-Vijfheerenlanden.

Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag



	'13	'14	'15	'16	'17
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.

Aanleiding en doel Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011 (bevestigd in een update in 2013) is gebleken dat op termijn bereikbaarheidsknelpunten zullen optreden in de regio Rotterdam-Den Haag in het lage economische groeiscenario. Ook na realisatie van drie nieuwe verbindingen in het gebied: A4 Delft - Schiedam, A16 Rotterdam en de A24 Blankenburgverbinding. Dit MIRT Onderzoek werkt volgens de nieuwe aanpak van de bereikbaarheidsopgave. De nieuwe aanpak betekent dat bereikbaarheidsopgaven waar relevant worden opgepakt in samenhang met andere ruimtelijke opgaven in het gebied (zoeken naar meekoppelkansen). Er wordt breed gekeken naar mogelijke oplossingen (niet alleen naar infrastructuur) en naar mogelijkheden voor rijk, regio en bedrijfsleven om hierbij op te trekken in een gelijkwaardige samenwerking.

Planning Het onderzoek is gestart in het voorjaar van 2015. De resultaten van het MIRT Onderzoek Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad (ICZR) zijn meegenomen in de kwartiermakerfase. De kwartiermakerfase is in 2016 afgerond. De analyse- en oplossingsrichtingenfase zijn gelijktijdig gestart. Afronding is voorzien in 2017.

Betrokken partijen Het MIRT Onderzoek is een samenwerking tussen het rijk, de provincie Zuid-Holland en de metropoolregio Den Haag-Rotterdam. Over dit onderzoek zijn, evenals over het MIRT Onderzoek ICRZ, afspraken gemaakt tijdens het BO MIRT van najaar 2013, in samenhang met de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad.



Operationalisering Meerlaagsveiligheid Dordrecht



Aanleiding en doel De bescherming van het Eiland van Dordrecht tegen overstromingen vraagt in de huidige situatie al bijzondere aandacht vanwege de samenloop van zee- en rivierinvloed. Bovendien kent dit gebied een extra risico op grote groepen slachtoffers doordat preventieve evacuatie van het eiland beperkt mogelijk is. Voor de langere termijn is de opgave nog groter. Het wettelijke beschermingsniveau kan gerealiseerd worden door het risico op overstroming via dijkversterking te beperken. De dijkversterking van de Voorstraat is daarbij complex en kostbaar, omdat deze bebouwd is, deels met rijksmonumenten. Het eerste MIRT Onderzoek (tussen 2014 en 2015) heeft een kansrijke strategie opgeleverd om bescherming tegen overstromingsrisico's te realiseren op een wijze waarbij de waterveiligheid wordt gewaarborgd, cultuurhistorie zo veel mogelijk wordt behouden en de natuur en de economische positie van de regio worden versterkt. Dit geeft naar verwachting een betere oplossing dan de referentiestrategie, die vooral gericht is op preventie van overstromingen via het versterken van de primaire waterkeringen.

Voor het eerst in Nederland is daarbij ook een kansrijke 'slimme combinatie' gevonden: realisatie van het vereiste beschermingsniveau door middel van dijken in combinatie met andere maatregelen. In de Deltabeslissing Waterveiligheid en het Nationaal Waterplan is vastgelegd dat de besparing die daarbij ontstaat op de kosten voor dijkversterkingen mag worden ingezet voor de andere noodzakelijke maatregelen.

Het BO MIRT besluit om deze strategie verder uit te werken via een nieuw MIRT Onderzoek: Operationalisering Meerlaagsveiligheid Dordrecht.



De gemeente Dordrecht, waterschap Hollandse Delta, het rijk, de provincie Zuid-Holland en Veiligheidsregio Zuid-Holland-Zuid zullen zich hierbij gezamenlijk inspannen om een besluit te kunnen nemen over de operationele haalbaarheid van deze strategie. Een dergelijk besluit zou in 2017 als alternatief kunnen dienen voor besluitvorming over het (enkel) versterken van de primaire waterkeringen op basis van de nieuwe overstromingskans-normen. Binnen deze strategie past ook het verhogen van de veiligheid door evacuatie op het eiland (aanvullende meerlaagsveiligheid).

Planning In het BO MIRT van oktober 2015 is besloten tot dit onderzoek. Naar verwachting kan in 2017 worden besloten over de operationele haalbaarheid van deze strategie.

Betrokken partijen De gemeente Dordrecht, waterschap Hollandse Delta, de provincie Zuid-Holland, Veiligheidsregio Zuid-Holland-Zuid en het ministerie van IenM.

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT als vervolg op het MIRT Onderzoek van 2014-2015.

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Optimale langetermijn-veiligheidsstrategie voor de Oosterschelde



Aanleiding en doel De klimaatverandering en de zandhonger die is ontstaan sinds de aanleg van de Oosterscheldekering vragen om maatwerk in het toekomstig beheer van de Oosterschelde. In dat kader wordt conform de Deltabeslissingen van het kabinet het MIRT Onderzoek Integrale Veiligheid Oosterschelde (IVO) uitgevoerd. Dit onderzoek richt zich op een klimaatbestendige aanpak van de waterveiligheidsopgave voor de Oosterschelde, vanuit een optimale combinatie van een aangepast beheer van de Oosterscheldekering, (innovatieve) dijkversterkingen en zandsuppleties op intergetijdengebieden.

De inzet is om de veiligheidsopgave te verbinden met de opgaven die voortvloeien uit de andere (gebruiks)functies van de Oosterschelde. Dit sluit aan bij de strategie van het Deltaprogramma Zuidwestelijke Delta voor een duurzaam herstel van de balans tussen de belangen van een veilige, een economisch vitale en een ecologisch veerkrachtige delta. Het perspectief van integrale gebiedsontwikkeling staat daarbij voorop, met een betere verbinding tussen water en ruimtelijke ordening.

Planning Het MIRT Onderzoek IVO wordt uitgevoerd in de periode 2016-2017.

Betrokken partijen Het MIRT Onderzoek wordt uitgevoerd door het ministerie van IenM in samenwerking met de provincie Zeeland en waterschap Scheldestromen.



Stimuleren verstedelijking Zuidelijke Randstad



'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel Het rijk en de decentrale overheden werken samen aan een MIRT Onderzoek naar het stimuleren van realisatie van verstedelijking. Deze lessen moeten bijdragen aan het verder ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied in de Zuidelijke Randstad. De centrale vraag in het onderzoek is hoe partijen beter kunnen samenwerken bij het opstarten en het sneller realiseren van (binnen)stedelijke ontwikkeling. Het onderzoek is erop gericht om meer vat te krijgen op de beweegredenen in de vragersmarkt (consumenten) en op de vraag welke ruimtelijke concepten of andere instrumenten daarbij horen. Wat zijn de redenen van potentiële bewoners of investeerders om over te gaan tot actie en hoe kan dit door de overheid in een vragersmarkt gestimuleerd en gefaciliteerd worden? Eind 2014 is de eerste fase van het onderzoek afgerond. Dit heeft geresulteerd in circa 30 acties, variërend van quick wins tot doorpakkers en structurele aanpassingen op het terrein van beleid en regelgeving. Het volledige proces is in een e-book vastgelegd.

Begin 2015 is gestart met de vervolgfase van het onderzoek, met als centrale thema's verdieping, verbinding en uitvoering van cases. Daartoe zijn verschillende tafels opgezet: zorgvastgoed, tijdelijk en flexibel gebruik, beleggers, corporaties, marktkennis, Transit Oriënted Development/ov-locaties, nieuwe financieringsvormen en allianties, versnellingskamer/kluswoningen, duurzaamheid en woonlastenverlaging. Er zijn inmiddels meerdere waardevolle resultaten opgehaald bij de betrokken partijen, maar het proces is nog niet afgerond. Het rijk, het ministerie van BZK en de provincie Zuid-Holland hebben met elkaar afgesproken om het uitvoeringsproces nog een jaar te faciliteren



tot het BO MIRT 2016. De komende periode is een fase van verdere uitvoering, versnelling en besluitvorming.

Dit MIRT Onderzoek is aangewezen als voorbeeldproject in het kader van de vernieuwing van het MIRT, waarbij sprake is van een bottom-upproces met meer dan honderd betrokken partijen uit het veld en waarbij rijk en regio participeren en faciliteren.

Planning Het onderzoek is in 2014 gestart. Naar verwachting wordt in 2015 het onderzoek afgerond. Het ministerie van BZK en de provincie Zuid-Holland spreken af om het

proces nog een jaar te faciliteren tot het BO MIRT 2016. Het BO MIRT 2016 wordt geïnformeerd over de resultaten van de follow-up van het onderzoek.

Betrokken partijen

De provincie Zuid-Holland en het ministerie van BZK (trekkers), gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag, Regio Holland-Rijnland, Stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam, Regio Drechtsteden en Midden-Holland.

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Azo Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe



Opgave De Azo Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe is vanuit de verkenning Rotterdam Vooruit benoemd als één van de vijf prioriteiten in die gebied, zoals in 2013 is vastgelegd in de Rijkstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Op termijn voldoen de reistijden in Zuidwest Nederland niet meer aan de geformuleerde streefwaarden uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Omdat de verkeerssituatie van de omgeving sinds 2009 geheel veranderd is, onder andere vanwege de realisatie van nieuwe weginfrastructuur bij Moordrecht en Gouda, vindt op dit moment een actualisatie plaats voordat de tracéwetprocedure wordt gestart.

De Azo Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe vormt een belangrijke verbinding in het verkeerssysteem in de Regio Rotterdam. Aangezien de verkeersontwikkeling onder druk staat, is een uitbreiding van de wegcapaciteit aan de orde. In het Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 is vastgesteld dat dit één van de vijf projecten is die gerealiseerd zal moeten worden om de ruggengraat van het economische kerngebied Leiden-Den Haag-Rotterdam te versterken.

Planning In de motie van de Tweede Kamerleden Hoogland en Visser van 23 november 2015 (TK 2015-2016, 34 300 A, no 29) wordt de regering verzocht een actualisatie uit te voeren van de problematiek en de beoogde maatregelen op het traject Azo Nieuwerkerk – Gouweknoop, de procedure voor dit traject zo spoedig mogelijk te starten en de te treffen maatregelen zo spoedig mogelijk ter hand te nemen.

Startbeslissing: 2016/2017



Betrokken partijen Het ministerie van IenM gaat de verkenning en planuitwerking samen met de provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten vormgeven.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 2 en 10 uit de File Top 50.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Verkenning Haaglanden



Opgave Uit een aantal studies blijkt dat er in de regio Haaglanden na 2020 bereikbaarheidsknelpunten blijven bestaan. Deze vragen om een integrale aanpak, waarbij ook de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio wordt betrokken. In de verkenning is de afwikkeling van het verkeer op de A4 op het traject Harnaschknoop-Ypenburg-Prins Clausplein-Leidschendam gezien 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.

Planning Fase A: Analyseren en prioriteren van ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken. Deze fase is in oktober 2009 afgerond.

Fase B: Aandragen van kansrijke alternatieven die bijdragen aan het waarmaken van de gezamenlijke ambities om het gebied Haaglanden bereikbaar te houden en de ruimtelijke economische structuur te versterken.

In Fase B zijn voor de geprioriteerde weg-vraagstukken Doorstroming A4 Passage en Poorten & Inprikkers Den Haag en het ov-vraagstuk Verbetering ontsluiting Centrale Zone Den Haag de alternatieven in kaart gebracht en op hun effecten beoordeeld. Een aantal maatregelen uit het ov-onderzoek Centrale Zone is opgenomen in het programma Beter Benutten. Voor de wegvraagstukken zijn uiteindelijk twee kansrijke alternatieven samengesteld die integraal op hun effecten zijn gewogen. Deze bestaan uit een samenhangend pakket van maatregelen voor de A4-passage, de aansluitingen (de poorten) en de toeleidende wegen (de inprikkers).



De Ontwerp-Rijksstructuurvisie, waarin de voorkeursbeslissing is opgenomen, en planMER zijn in mei 2012 ter visie gelegd. De Rijksstructuurvisie is in december 2012 vastgesteld en naar de Tweede Kamer gestuurd. Met de Kamer is schriftelijk overleg gevoerd. Dit heeft niet geleid tot aanpassingen.

De start van de realisatie voor de rijks-onderdelen is nu voorzien vanaf 2023. Voorafgaand vindt de planuitwerking van de rijks-onderdelen plaats.

Financiën Het rijk heeft € 448 mln gereserveerd. Artikel IF 12.03.02.

Betrokken partijen Het ministerie van IenM, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden (inclusief achterliggende gemeenten) hebben samengewerkt. Behalve deze overheden zijn stakeholders en omwonenden betrokken.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

•

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

•

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

•

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

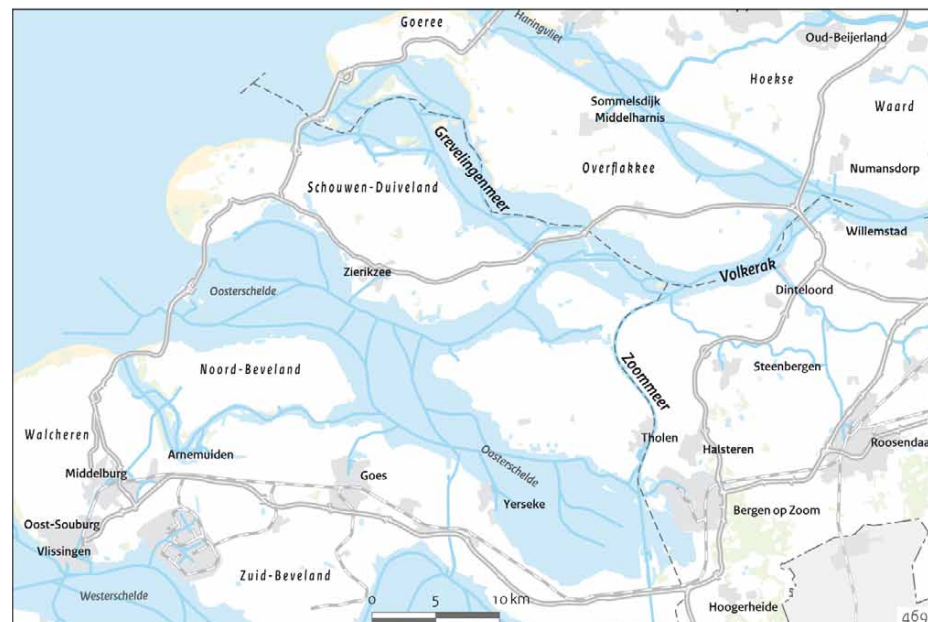
2017: De vaststelling Rijksstructuurvisie is afhankelijk van de financiële dekking. In juli 2016 is de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over de financiële stand van zaken en heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen met het verzoek om voor het wetgevingsoverleg water geïnformeerd te worden over een gefaseerde aanpak en mogelijke financieringsconstructies.

Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer



Opgave Door de uitvoering van de Deltawerken zijn Volkerak-Zoommeer en Grevelingen geïsoleerde bekkens geworden. Natuurlijke zoet-zout-overgangen en getijdendynamiek zijn weggevallen. Hierdoor is de water- en natuurkwaliteit verslechterd en worden de potenties voor de landbouw- en schelpdiersector en voor recreatie en toerisme onvoldoende benut. De centrale opgave voor het gebied is dan ook een duurzaam herstel van de balans tussen veiligheid, economie en ecologie.

Oplossing Tot in 2012 werd over de beide bekkens afzonderlijke besluitvorming voorbereid door middel van de projecten Verkenning Grevelingen en Planuitwerking Waterkwaliteit Volkerak-Zoommeer. Met de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta en de betrokken stakeholders is in 2012 afgesproken om de projecten te combineren in een Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer. Onder regie van de betrokken provincies is in 2013 het Programma Gebiedsontwikkeling Grevelingen en Volkerak-Zoommeer gestart. Onderdeel van dit programma is het uitwerken van (innovatieve) financiële arrangementen voor projecten die inspelen op de ambitie van de regio van beperkt getij terug op Grevelingen via een doorlaat (met mogelijk een getijdencentrale) in de Brouwersdam en een weer zout Volkerak-Zoommeer via een doorlaat in de Philipsdam. In 2014 is de Rijksstructuurvisie in ontwerp uitgebracht, waarin een ontwikkelperspectief is geschetst voor het terugbrengen van getij op de Grevelingen en het weer zout maken van het Volkerak-Zoommeer. In maart 2015 is door Rijk met regionale partijen de bestuursovereenkomst Ontwikkeling Grevelingen



Volkerak-Zoommeer ondertekend waarin afspraken zijn gemaakt over hoe gezamenlijk in de komende periode naar financiële dekking wordt gezocht voor de uitvoering van de voorgestelde maatregelen.

Planning Planning is dat er in 2016 duidelijkheid is over de financiële dekking van de maatregelen uit de Ontwerp-Rijksstructuurvisie. Bij een positieve uitkomst kan de Rijksstructuurvisie worden vastgesteld en kan de planuitwerkingsfase worden gestart.

Betrokken partijen De Rijksstructuurvisie wordt opgesteld door het ministerie van IenM in samenwerking met het ministerie van EZ en het Gebiedsoverleg Zuidwestelijke Delta (provincies, waterschappen en gemeenten) met betrokkenheid van stakeholders zoals landbouworganisaties, vertegenwoordigers van recreatie en toerisme, visstandbeheercommissies, natuurbeheer- en milieuorganisaties en het Natuur- en recreatieschap De Grevelingen.

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 Met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, die op 15 maart 2016 in werking is getreden, 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_Artikel6).

De tologgave voor de Blankenburgverbinding bedraagt € 316 mln en voor de ViA15 € 286 mln. 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 tologgave eerder wordt gerealiseerd, dan zal de tolheffing worden opgeheven.

Op IF Artikel 12.03.02 staat een Tolreservering opgenomen van € 108 mln.

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. Daarna zal het tolsysteem worden gerealiseerd. De tolheffing gaat van start bij openstelling van de Blankenburgverbinding en de ViA15.

Politiek/bestuurlijk Op 22 september 2015 heeft de Tweede Kamer ingestemd met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en Via15. Op 1 december 2015 heeft de Eerste Kamer ingestemd met deze wet. 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 **Zuidwest-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A15 Papendrecht – Sliedrecht Oost

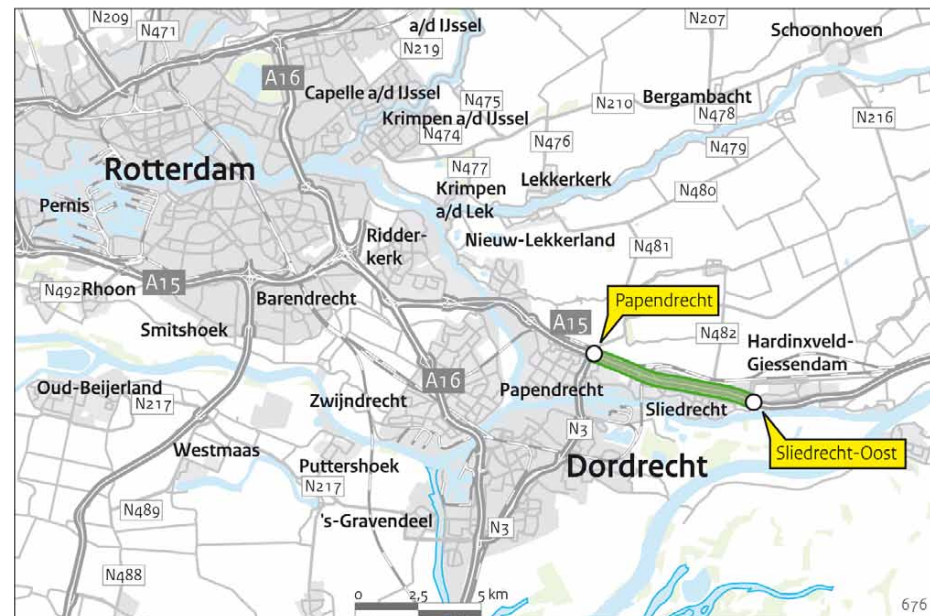


Opgave De A15 is zowel een belangrijke regionale verbinding voor de Zuidvleugel als een belangrijke achterlandverbinding voor de Haven van Rotterdam. De congestie op de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht leidt tot hoge economische schade. Daarnaast zorgt de congestie in toenemende mate voor (ongewenst) sluipverkeer op het onderliggend wegennet van gemeenten langs de A15 (o.a. de N214) waardoor er een minder aantrekkelijk woonklimaat voor bewoners ontstaat. Ook de congestie zorgt voor verkeersknelpunten op deze sluiproutes.

Oplossing Uit onderzoek is gebleken dat gedeeltelijke verruiming van de capaciteit op de noord- en zuidbaan van de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht de doorstroming van het verkeer op de A15 en het onderliggend wegennet verbetert en de economische verlieskosten reduceert. De maatregelen betreffen de aanleg van een weefvak met vluchtstrook op de noordbaan (tussen Sliedrecht-West en Papendrecht-N3) en het doortrekken van de huidige spitsstrook op de zuidbaan (van Papendrecht-N3 – Sliedrecht-West naar Sliedrecht-Oost).

Planning 2017: Tracébesluit
 2018: Start realisatie
 2018 – 2020: Openstelling

Financiën Het taakstellend budget is € 8 mln (inclusief € 2 mln voor beheer en onderhoud). De provincie Zuid-Holland betaalt daarvan € 3 mln, de regio Drechtsteden € 1 mln en het Rijk € 4 mln. Artikel IF 12.03.02.



Politiek/bestuurlijk Op 12 oktober 2015 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen het rijk, de provincie Zuid-Holland en de regio Drechtsteden.

File Top 50
 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 27 en 45 uit de File Top 50.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2017	6	2018-2020

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: De planning is dat de principeafspraken tussen de Stadsregio Rotterdam en het ministerie van IenM worden vastgelegd in een standpunt in de tweede helft van 2012.

2014: Als gevolg van het verzoek van de Tweede Kamer om geen onomkeerbare stappen te nemen voor dit project is de planning van het Tracébesluit herijkt.

2015: Er is afgezien van tolheffing op de A13/A16; de planning en de financiering zijn hierna geactualiseerd.

2017: De projectnaam A13/A16 is gewijzigd in de A16 Rotterdam.

A16 Rotterdam



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

Oplossing 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.

Planning 2016: Tracébesluit

2017: start realisatie

2021-2023: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 974 mln (inclusief bijdrage van derden: € 92). Hierbij wordt rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 45 mln. Artikel IF 12.03.02 en IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk In mei 2013 is het standpunt voor dit project genomen. 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 maaveld ter hoogte van het Lage Bergse Bos. Het OTB 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 'boven-wettelijke' 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.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 1, 8, 23 en 26 uit de File Top 50.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2014	964	2021
MIRT 2015	975	2021-2023
MIRT 2016	979	2021-2023
MIRT 2017	974	2021-2023
verschil	10	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
 Onderwerp **Spoorwegen goederen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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.

Calandbrug (Theemswegtracé)



Opgave De Calandbrug is een stalen hefbrug voor trein-, weg- 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 Britanniëhaven.

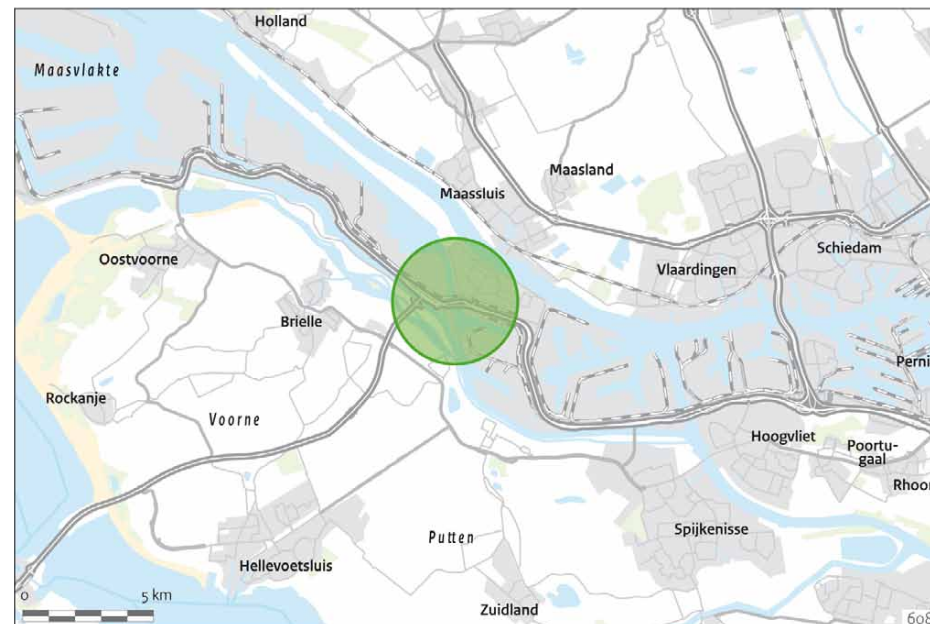
De opgave is tweeledig. Rond 2020:

1. bereikt de brug het einde van haar technische levensduur en is grootschalige renovatie nodig;
2. wordt een capaciteitsknelpunt voor het treinverkeer verwacht vanwege de verwachte groei van het spoorvervoer en het zeescheepvaartverkeer naar de Britanniëhaven.

Het volgende is van belang:

1. De Calandbrug heeft niet alleen een functie voor het treinverkeer en de zee- en binnenscheepvaart, maar de brug wordt ook gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen en door fietsers, voetgangers en auto's;
2. bewoners van met name Rozenburg ervaren geluidsoverlast van de huidige brug.

Oplossing Over de gezamenlijke aanpak en de financiering van de Calandbrug hebben het ministerie van IenM en het Havenbedrijf Rotterdam afspraken gemaakt. Het doel is om nog voor 2020 een oplossing operationeel te hebben. De 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 volgende stap in de procedure is de publicatie van het Ontwerp-Tracébesluit in 2016. De oplevering van het Theemswegtracé staat gepland in 2020.



Financiën Om een grootschalige renovatie te kunnen bekostigen heeft het rijk € 159 mln gereserveerd. Het Havenbedrijf Rotterdam is bereid om € 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.

Politiek/bestuurlijk Het Havenbedrijf Rotterdam heeft in 2016 besloten het Theemswegtracé aan te leggen. Afspraken tussen het ministerie van IenM en het Havenbedrijf zijn vastgelegd in een overeenkomst (juni 2016).

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2015	157	2019
MIRT 2016	158	2020
MIRT 2017	159	2020
verschil	2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 sluisen complex van aard.

Capaciteit Volkeraksluizen



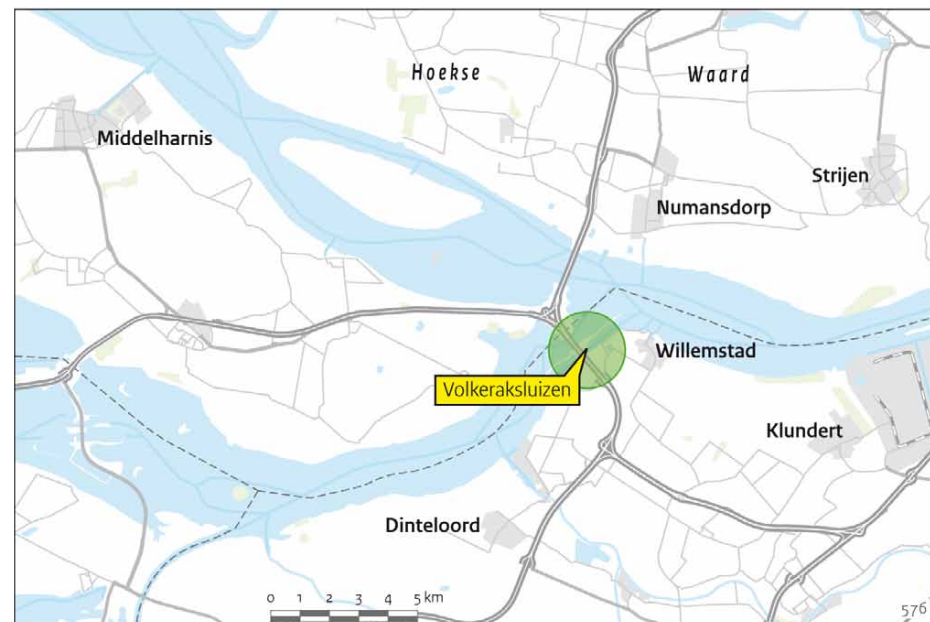
Opgave In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn de Volkeraksluizen aangemerkt als potentieel capaciteitsknelpunt voor de scheepvaart. De Volkeraksluizen zijn het drukste en grootste sluisencomplex van Europa. Ze vormen de schakel in de hoofdtransportassen die Rotterdam met de Scheldehavens verbinden, en de Scheldehavens met het Duitse achterland. Er is geen alternatieve route op de Rijn-Schelde corridor; alle binnenvaartschepen passeren de Volkeraksluizen.

Oplossing In april 2013 heeft de minister van IenM een voorkeursbeslissing genomen, bestaande uit:

- quick wins om de wachttijd op korte termijn te verminderen – voorjaar 2013 is de planuitwerking van de quick wins gestart;
- monitoring van de ontwikkeling van de wachttijden;
- een extra scheepvaartkolk voor de beroepsvaart als dat nodig is op basis van de wachttijden (naar verwachting tussen 2020 en 2030).

Planning 2017: openstelling (quick wins)
 2024-2026: openstelling vierde sluisenkolk, afhankelijk van de ontwikkeling van de wachttijden

Financiën Taakstellend budget: € 155 mln (quick wins € 3 mln, artikel IF 15.03.01 en vierde sluisenkolk € 152 mln, artikel IF 15.03.02).



Politiek/bestuurlijk Bij de planuitwerking van de quick wins zal de nautische sector betrokken worden, waaronder Schuttevaer en het Havenbedrijf Rotterdam. Eind 2014 is besloten de quick wins in uitvoering te nemen.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2014	157	2024-2026
MIRT 2015	157	2024-2026
MIRT 2016	155	2024-2026
MIRT 2017	155	2024-2026
verschil	-2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

• •

Planning

• •

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

•

Toelichting op de wijzigingen

2014: In 2012 heeft een herijking van de opgave plaatsgevonden. Dit, en de langere duur van de bestemmingsplanprocedure, heeft geleid tot een bijstelling van de planning.

2015: Door inpassingsproblemen in het gebied is besloten om te zoeken naar een andere oplossing. Hiervoor is het taakstellend budget verlaagd.

2017: De voorkeursbeslissing is genomen. Er is vertraging ontstaan door gebrek aan bestuurlijk draagvlak in de regio voor extra overnachtingsplaatsen.

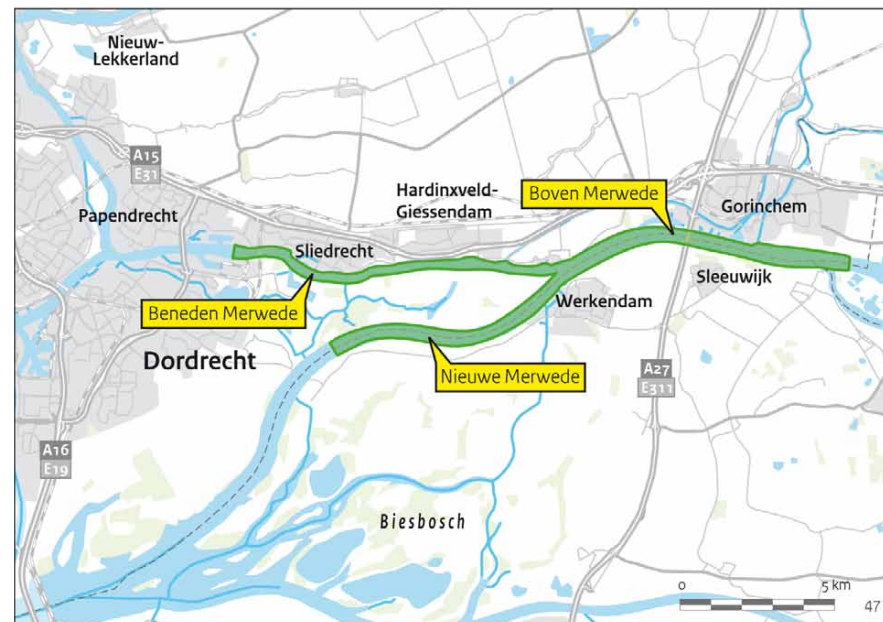
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedes



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-, Boven- en 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 tevens 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 zal een plan worden uitgewerkt voor de realisatie van vier overnachtingsplaatsen in de noordwesthoek van de vluchthaven van Gorinchem. Hiervoor zal de procedure voor een bestemmingsplanwijziging worden 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.

Planning 2016: voorkeursbeslissing
 2019: projectbeslissing
 2020: start realisatie
 2021: openstelling ligplaatsen vluchthaven



Financiën Taakstellend budget: € 20 mln. Artikel IF 15.03.02.

Politiek/bestuurlijk Medio 2016 heeft de minister de voorkeursbeslissing genomen. Er is een samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Gorinchem gesloten om de ligplaatsen in de vluchthaven te realiseren.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2013	28	2017
MIRT 2014	29	2017
MIRT 2015	20	2017
MIRT 2016	20	Na 2017
MIRT 2017	20	2021
verschil	-8	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 sprake van een complexe verkeerssituatie voor de scheepvaart met een verhoogd risico.

Oplossing

In de planuitwerking zijn drie alternatieven onderzocht:

1. Nul-plus-alternatief: uitvoering van maatregelen ter plaatse. 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: nul-plus-alternatief plus het verscherpt controleren en zo nodig handhaven van de uitluisterplicht door de schippers van de marifoon;
3. Verkeersbegeleiding: het nul-plus-alternatief plus het onder radardekking brengen van de kruising bij de verkeerspost Dordrecht.

Er is gekozen voor het marifoon-alternatief in combinatie met een driejarig monitoringprogramma gericht op de veiligheidssituatie. Uit het driejarig monitoringsprogramma volgde dat er op dit moment, gezien de huidige omvang van de scheepvaart, geen noodzaak bestaat om radardekking ter plaatse te realiseren.

Wel wordt nu, na afstemming met stakeholders uit de regio, een pakket ingevoerd met technische en organisatorische maatregelen op het gebied van verkeersmanagement en calamiteitenbestrijding die kunnen bijdragen aan een blijvend hoog veiligheidsniveau.



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.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2013	9	2023
MIRT 2014	10	2025-2027
MIRT 2015	10	2025-2027
MIRT 2016	10	2025-2027
MIRT 2017	10	2025-2027
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBO)	1	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2016: De voltooiing vindt eind 2018 plaats. De eindverantwoordelijkheid geschiedt via SISA 2018, zodat de subsidie in 2019 vastgesteld kan worden. De minister van IenM heeft hiertoe in december 2015 een goedkeurende wijzigingsbeschikking afgegeven.

Stadshavens Rotterdam, fase 1



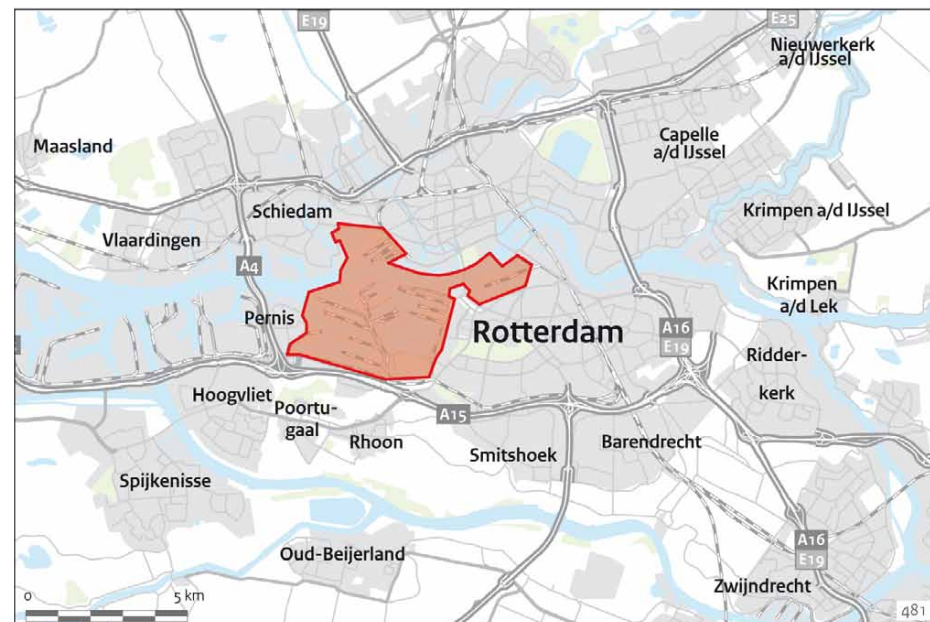
Opgave Het behoud van de mainport Rotterdam als vitaal economisch vestigingsgebied is cruciaal voor Nederland. Zonder duurzame transitie is de haven op korte termijn slecht bereikbaar, biedt deze onvoldoende ruimte voor nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid, blijven verouderde bedrijventerreinen achter,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

Oplossing Door de herstructurering en transformatie van het stadshavengebied krijgen haven en stad een versterking van de economische structuur en hoogwaardige woon- en werkmilieus. De beoogde kwaliteitsslag van het woon- en werkmilieu straalt ook af op de bestaande stedelijke omgeving, waardoor het sociaaleconomische klimaat van de stad en het vestigingsklimaat voor bedrijven verbetert. Tevens wordt er ingespeeld op klimaatverandering. Het project versterkt de positie van de mainport Rotterdam en daarmee de internationale concurrentiepositie.

Planning 2010: start realisatie
2017: oplevering fase 1

Financiën Taakstellend budget fase 1: € 31 mln uit het Nota Ruimtebudget.

Politiek/bestuurlijk In november 2009 hebben rijk en gemeente in het Randstad Urgent-contract afspraken over de samenwerking vastgelegd. Voor onderdelen van het Uitvoeringsprogramma krijgt de gemeente een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget, namelijk de eerste fase van het Randstad Urgent-project Stadshavens, de inrichting van openbare ruimten in de deelgebieden Vierhavens, RDM-terrein, Rondje Rijnhaven en Sluisjesdijk /



Waalhavenboulevard. In april 2010 hebben de minister-president en vertegenwoordigers van regio en bedrijfsleven een intentieverklaring over stadshavens ondertekend waarin urgentie en noodzaak van de betrokkenheid van het rijk worden onderstreept. In het verlengde hiervan zijn afspraken gemaakt over de toepassing van de Crisis- en herstelwet. Op 29 september 2011 heeft de gemeenteraad van Rotterdam de structuurvisie vastgesteld. Op 17 maart 2016 heeft de gemeenteraad van Rotterdam de Ontwikkelstrategie Merwe-Vierhavens vastgesteld, inclusief bijbehorende grondexploitatie.

Uitvoering Het project wordt door de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf uitgevoerd. Een aantal projectonderdelen is opgeleverd, waaronder de buitenruimte op het RDM terrein, inclusief een nieuwe entree. De proeftuin drijvend bouwen (Aquadock) is geopend. In Merwe-Vierhaven is een gestart met het gebruik van 100% gerecycled asfalt op een fietspad. Er hebben zich diverse bedrijven gevestigd in de innovatie maakindustrie, zoals Rainmaker Holland. Eind 2015 is de vaststelling van de subsidie opgeschoven naar 2019.

Sterke regio's: Zuidwest-Nederland



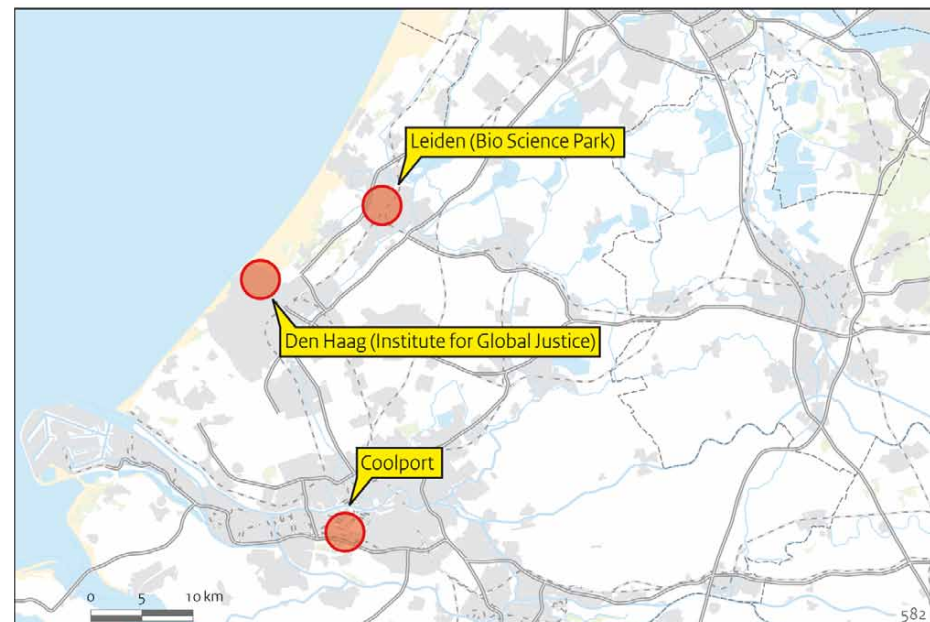
Opgave Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

Oplossing In vier toonaangevende Sterke Regio's is geïnvesteerd in projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Nijmegen-Twente).

Financiën In de regio Zuidwest-Nederland is aan drie projecten een rijksbijdrage toegekend uit het voormalige Sterke Regio-budget van het Fonds economische structuurversterking (Fes):

- Leiden Bio Science Park (€ 10 mln). Dit is het grootste cluster van Life & Health Sciences van Nederland.
- Coolport (€ 10 mln). Investerings dragen bij aan de versterking van de concurrentiepositie van de haven en de greenport.
- The Hague Institute for Global Justice (THIGJ), (€ 17 mln). Het THIGJ wil een innovatief kennisinstituut van wereldformaat worden op het gebied van (complexe) internationale vraagstukken op het snijvlak van recht, vrede en veiligheid.

De Fes-bijdrage was gesplitst in een eerste tranche (€ 12 mln) en een tweede tranche (€ 5 mln). In 2014 is de eerste tranche afgerond. Op basis van een midterm review, werkplan 2015 en 2016 en de



bijbehorende begroting is eind 2014 voorwaardelijk een subsidie toegekend voor de tweede tranche van maximaal € 5 mln. Inmiddels is de eindrapportage van de eerste tranche ingediend. In de voorwaardelijke subsidietoekenning voor de periode 2015 en 2016 (tweede tranche) is instemming verleend om het tijdspad van de tweede tranche te verlengen tot en met 31 december 2016.

Politiek/bestuurlijk Met de geselecteerde regio's wordt bepaald welke fysieke of kennisinfrastructuur de regio ontbeert om de potentie te kunnen waarmaken.

Uitvoering In samenwerking met regionale partijen worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EZ is na decentralisatie alleen nog verantwoordelijk voor THIGJ. De regionale partners zijn na decentralisatie verantwoordelijk voor de projecten Coolport (provincie Zuid-Holland) en Leiden Bio Science Park (gemeente Leiden).

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 oplevering van het laatste cluster (3).

Vooroeververdediging en Herstel steenbekleding Oosterschelde en Westerschelde



Opgave

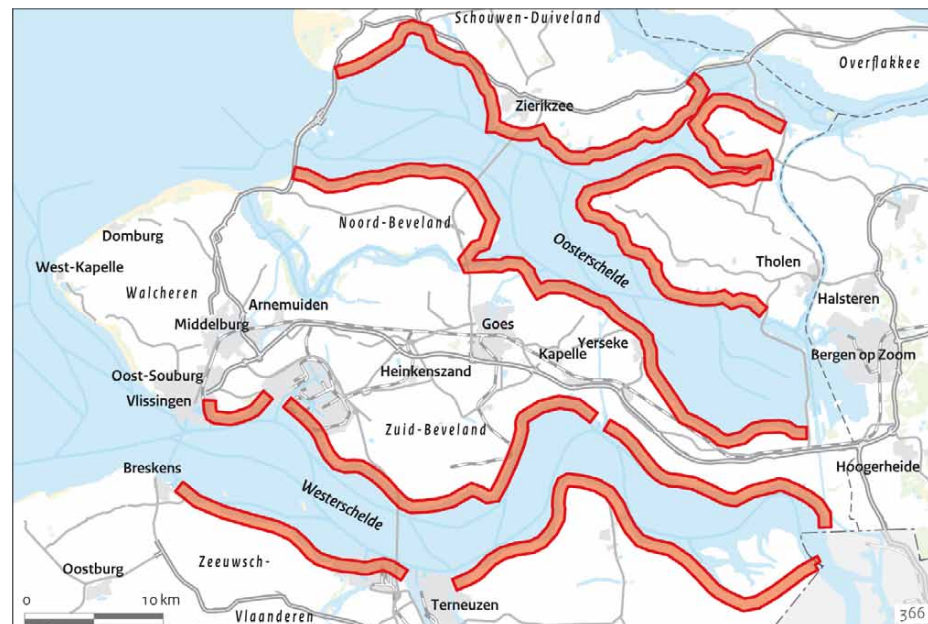
Vooroeververdediging
In 1992 hebben het rijk, de provincie Zeeland en de toenmalige waterschappen een overeenkomst gesloten waarin het rijk de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de bestrijding van oevererosie in de Westerschelde. De overeenkomst wordt om de tien jaar stilzijdend verlengd. De huidige loopt tot januari 2022 en onlangs is het voornemen kenbaar gemaakt om de overeenkomst na 2022 niet te verlengen. De toenmalige staatssecretaris van VenW 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 Ooster- en Westerschelde niet voldoet aan de stabiliteitsnormen. Op basis hiervan is bij Rijkswaterstaat een aanvraag voor vooroeververdediging ingediend.

Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

Bij een inventarisatie van dijkbekledingen van gezette steen bleek in 1996 dat een groot deel van de dijkbekledingen langs de Ooster- en Westerschelde niet voldeed aan de veiligheidsnormen.

Oplossing

Vooroeververdediging
Rijkswaterstaat heeft na beoordeling van de aanvraag voor vooroeververdediging in 2008 vastgesteld dat versterking van de onderwateroever en het tegengaan van oevererosie naar volgorde van urgentie in drie clusters (1, 2, en 3) wordt aangepakt.



Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

Voor de steenbekledingen is het projectbureau Zeeweringen in 1997 gestart met verbetering van de bekledingen langs de Westerschelde. In het gebied heeft een nadere inventarisatie plaatsgevonden aan de hand van de uitkomst van de eerste toetsing op grond van de Wet op de waterkering. Hiermee kwamen ook de steenbekledingen langs de Oosterschelde erbij. Er is in totaal circa 321 km steenbekleding hersteld, waarvan 140 km langs de Westerschelde en 181 km langs de Oosterschelde. In september 2015 is de realisatie afgerond.

Planning 2015: oplevering herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde. 2018: oplevering vooroeververdedigingen.

Financiën Taakstellend budget : € 815 mln. Dit budget is in de begroting van het Deltafonds opgenomen onder Dijkversterking en Herstel steenbekleding, Artikel DF 1.02.02. Dit is inclusief € 73 mln voor vooroeververdedigingen.

Vooroeververdediging en Herstel steenbekleding Oosterschelde en Westerschelde (vervolg)

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.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	836	2015
MIRT 2014	852	2015
MIRT 2015	854	2018
MIRT 2016	814	2018
MIRT 2017	815	2018
verschil	-21	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	12	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	613
2013	673
2014	723
2015	761

Gebied **Zuidwest-Nederland**
 Onderwerp **Zoetwater**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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.

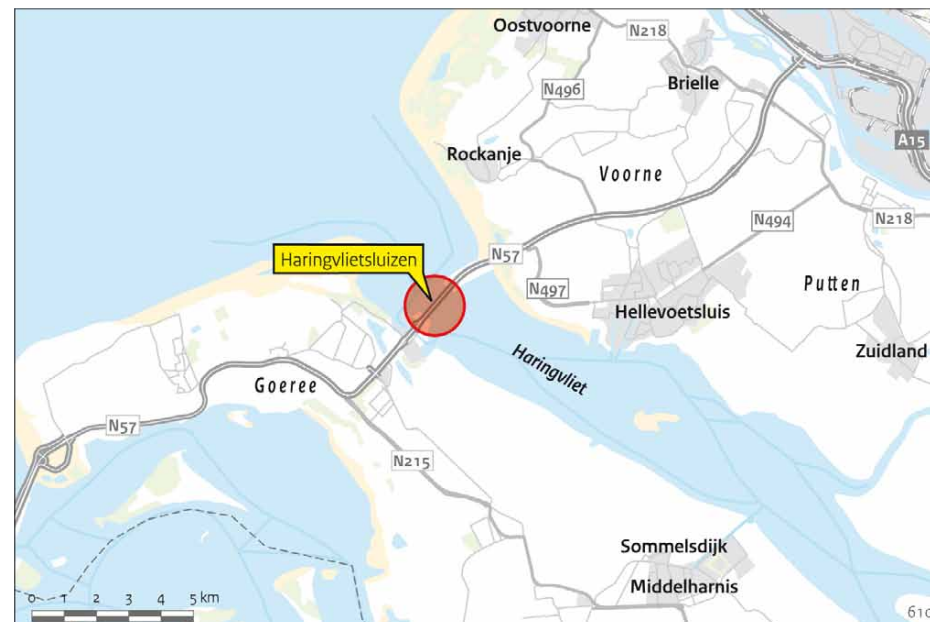
2015: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

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 Rijn en Maas niet of nauwelijks meer bereiken. Ook de trek naar zee wordt bemoeilijkt, omdat de sluisen 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 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 m³/s) gaan de sluisen 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. Er is voor Goeree-Overflakkee besloten tot een variant waarbij het waterschap een kanaal en Evides een afzonderlijke pijp aanlegt. Hierbij wordt tevens een gescheiden aan- en afvoer gerealiseerd, hetgeen voor zoetwater en ecologie robuuster en efficiënter is. Hiermee wordt eenzelfde niveau van wateraanvoer als op Voorne-Putten gerealiseerd.



Planning 2013: principebesluit

2014: ondertekening realisatieovereenkomsten

2015: start realisatie

2018: effectivering van het Kierbesluit

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.

Politiek/bestuurlijk Gemeenten verlenen medewerking aan de benodigde bestemmingsplanprocedures.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2015	76	2018
MIRT 2016	76	2018
MIRT 2017	76	2018

verschil	0
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	0
2013	28
2014	28
2015	32

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 KRW.

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 bereikbaarheid van haven en greenport Westland en het functioneren van de A4-corridor zijn dan concrete knelpunten.

Oplossing Er zal een Nieuwe Westelijke Oeververbinding ten westen van de Beneluxtunnel worden 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 aansluiting Vlaardingen Centrum;
- 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 door de regiopartijen opgestelde kwaliteitsprogramma verder uitwerken en realiseren. Dit programma bevat voorstellen voor projecten op het gebied van natuur, recreatie en leefbaarheid.

Planning 2016: Tracébesluit
 2017: start realisatie (gunning)
 2022-2024: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 1.090 mln. Hiervan zal € 316 mln door tol worden 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 kwaliteitsprogramma van € 26 mln is gereserveerd op artikel IF 12.03.02 en wordt na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit beschikbaar gesteld aan de regio. Artikel IF 12.03.02/01 en IF 12.04.01 en Brede Doeluitkering (BDU).

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 op 28 maart 2016 is het TB, inclusief het tolbesluit, vastgesteld.

Met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15), die op 15 maart 2016 in werking is getreden, is vastgelegd dat bij deze twee projecten tol geheven kan worden.

Uitvoering Het project wordt via een DBFM-contract uitgevoerd.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2017	1.090	2022-2024
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2015	11	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Zuidwest-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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. Start 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.

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.

Planning 2014: Tracébesluit

2017: start realisatie

2020-2022: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 14 mln. Vanuit een besparing op Beheer en Onderhoud door de aanleg van dubbellaags ZOAB op de gehele rijbaan wordt nog € 1,6 mln toegevoegd aan dit budget. Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk Het taakstellend budget wordt beschikbaar gesteld vanuit het budget voor de RijnlandRoute, conform de eerder in de BO MIRT Zuidvleugel gemaakte afspraken hierover. 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 Aanbesteding verloopt voorspoedig en start realisatie is voorzien in 2017.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunten 3, 31 en 46 uit de File Top 50.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2016	14	2020-2022
MIRT 2017	14	2020-2022
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2015	0	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Zuidwest-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 Bereikbaarheid in de regio (hoofd- 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 aansluiting Leiden-West (A44/N206);
2. verbreding van de A44 naar 2x4 rijstroken tussen de aan te passen aansluiting Leiden-West en het nieuw aan te leggen knooppunt Ommedijk (inclusief de aanpassing van aansluiting Leiden-West en de aanleg van knooppunt Ommedijk);
3. aanleg van een nieuwe regionale stroomweg (snelheidsregime 80 km/u) met 2x2 rijstroken tussen het nieuw aan te leggen knooppunt Ommedijk op de A44 en het nieuw aan te leggen knooppunt Hofvliet op de A4;
4. verlengen 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.

Planning De planning van dit project is primair aan de regio.



2014: Provinciaal Inpassingsplan en Tracébesluiten
 2017: start realisatie
 2020-2022: Openstelling

Financiën Taakstellende rijksbijdrage:
 € 552 mln. Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk In 2013 is de Bestuurlijke Overeenkomst RijnlandRoute over de scope, planning, taakverdeling en subsidiering van het project gesloten tussen het ministerie van IenM en de provincie Zuid-Holland. Hierin is vastgelegd dat het rijk een financiële bijdrage levert van € 534 mln (prijsspeel 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. In dit contract wordt ook de A4 Vlietland-N14 meegenomen, vanwege de fysieke raakvlakken. De delen 1 en 5 worden apart aanbesteed.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2016	551	De planning is aan de regio
MIRT 2017	552	
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBO)	1	

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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.

Den Haag CS, perronsporen 11 en 12



Opgave Op station Den Haag CS zijn perronsporen 11 en 12 tijdelijk aan RandstadRail in gebruik gegeven. Deze zijn weer benodigd voor de zware rail.

Oplossing De perronsporen 11 en 12 worden door ProRail weer aangesloten op het emplacement Den Haag CS.

Planning 2011: start realisatie
 2020-2022: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 38 mln.
 Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk Vanwege het heroverwegen van de voorkeursvariant voor de definitieve aanlanding van de Erasmuslijn (HSE) is het Stadsgewest afgeweken van de projectplanning. Het Stadsgewest kan door die vertraging zijn verplichting van het tijdig teruggeven van de sporen 11 en 12, zoals vastgelegd in de nadere Overeenkomst RandstadRail van mei 2006, niet meer nakomen. Vanwege gewijzigde planning en oplossing heeft het Stadsgewest verzocht om afgifte van een wijzigingsbeschikking voor de HSE. In februari 2010 is in overleg met ProRail, het Stadsgewest en de gemeente een geoptimaliseerde en geïntegreerde planning overeengekomen voor de projecten HSE en heraansluiting van de sporen 11 en 12. Deze planning is vastgelegd in een Allonge bij de Nadere Overeenkomst RandstadRail van 29 mei 2006.



Uitvoering Bezien is in hoeverre de vervoerder de sporen 11 en 12 nodig heeft voor het uitvoeren van de dienstregeling, mede in relatie tot het Programma Hoogfrequent Spoor. Daarnaast is gekeken naar de mogelijkheden om de robuustheid van het ontwerp te vergroten. Uiteindelijk is vastgesteld dat twaalf sporen wenselijk zijn en wordt het emplacement robuuster ontworpen. ProRail stelt een voorkeursvariant op en zal op basis hiervan een ontwerp voor de aanpassing van het emplacement in Den Haag maken.

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
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	3	
2013	4	
2014	7	
2015	7	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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, alsmede 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 kunnen gaan rijden. Het project bevindt zich nog in de planstudiefase en doorloopt een gecombineerde Tracéwet- en m.e.r.-procedure. Het MER en het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) zijn in december 2014 uitgebracht. Het Tracébesluit (TB) en een aanvulling op het MER verschijnen in het 4e kwartaal 2016. Om aan de toezegging te kunnen voldoen dat voor dit project een planning wordt gevolgd die aansluitend bouwen op de spoortunnel in Delft (viersporig casco, tweesporig ingericht) mogelijk maakt, is besloten tot een versnellingsmaatregel. De activiteiten die versneld worden opgepakt, zijn:

- het opstellen van de vraagspecificatie benodigd voor het contracteren van de aannemer(s);
- het opstellen van het aanbestedingsdossier;
- het starten van de minnelijke grondvererving. Formeel behoren deze activiteiten tot de realisatiefase.



Planning 2016: afronding gecombineerde Tracéwet- en m.e.r.-procedure plus voorbereiding aanbestedingsdossier
 2017: aanbesteding
 2017: gunning
 2023: oplevering en indienstelling

Financiën Taakstellend budget voor het doorvoeren van de versnellingsmaatregel: € 9 mln. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk Toegezegd is om voor het project een planning te hanteren die aansluitend bouwen op de spoortunnel Delft mogelijk maakt. Met gemeenten Rijswijk en Delft en met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) zijn overeenkomsten getekend om in de realisatie van het project ongelijkvloerse spoor kruisingen te realiseren.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	9	2017

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën ● ● ● ●

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het projectbudget is opgehoogd met € 77 mln vanwege:

1. een verlengde doorlooptijd met 1,5 jaar;
2. toename in kosten van planvoorbereiding, engineering, administratie en toezicht en door eerder doorgevoerde scopewijzigingen;
3. hogere uitvoeringskosten door gewijzigde inzichten in de Delftse grondwaterstanden.

2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd met € 8 mln.

2015: Bij Slotwet 2013/Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget opgehoogd met € 14 mln. Nu blijkt dat een deel nu al 4- in plaats van 2-sporig moet worden uitgevoerd om redundant te zijn. Aan het project is scope toegevoegd die feitelijk pas in het kader van PHS bij de spoorverdubbeling tussen Rijswijk en Delft Zuid zou worden gerealiseerd.

2017: Het budget is opgehoogd als gevolg van:

- Extra kosten voor het oplossen van de luchtdrukproblematiek (€ 3,4 mln);
- het uitblijven aan de dekkingskant van afdoende rente-inkomsten uit het treasurybeleid van gemeente Delft, waarvan het tekort op basis van de risicoverdeling in het addendum van de Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst

Rijswijk-Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft)



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

Oplossing Als oplossing voor de leefbaarheidsproblemen te Delft wordt een spoortunnel van 2.300 m lengte aangelegd. Op deze manier ontstaat de mogelijkheid voor stedelijke herontwikkeling van de binnenstad van Delft en worden de leefbaarheidsproblemen weggenomen. De spoortunnel wordt 2-sporig ingericht. In het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid voorzien om spoorboekloos reizen mogelijk te maken. Vooruitlopend op het besluit tot spooruitbreiding wordt de spoortunnel 4-sporig uitgegraven. Dit voorkomt dat de stad opnieuw moet worden opgebroken wanneer tot 4-sporig gebruik van de spoortunnel wordt besloten.

Planning 2007: aanbesteding

2008: gunning 4-sporige ruwbouw tunnel

2009: start bouw tunnel

2015: oplevering en indienststelling 2-sporige tunnel

2017: oplevering 4-sporig uitgegraven en 2-sporig ingerichte tunnel

Financiën Taakstellend budget: € 606 mln van voormalig ministerie van VenW en een vaste bijdrage (€ 75 mln) van voormalig ministerie van VROM. Bijdrage van derden: de provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam, Stadsgebied Haaglanden en gemeente Delft. Artikel IF 13.03.01.



Politiek/bestuurlijk Convenanten: het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. In 2005 is tussen Delft en het rijk (de voormalige ministeries van VROM en VenW) een Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst gesloten waarin de aanleg van een lange tunnel is overeengekomen. Het risico is neergelegd bij de gemeente Delft. In 2008 is de Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst gewijzigd, waarbij is besloten tot de aanleg van een 4-sporig uitgegraven en 2-sporig ingerichte tunnel. Bovendien is op verzoek van Delft de verantwoordelijkheid over het treindeel van het project Spoorzone Delft door het rijk teruggenomen. Moties: Van Heemst/Giskes (TK 26263, nr. 39), Mastwijk c.s. (TK 29200 XII, nr. 88).

Uitvoering De oostelijke tunnelbuis is eind februari 2015 in dienst genomen. Het bestaande spoorwegviaduct door Delft kan daarmee worden afgebroken om de ruimte vrij te maken voor de aanleg van de westelijke tunnelbuis. De westelijke tunnelbuis wordt naar verwachting in 2017 casco opgeleverd. De luchtdrukproblematiek die zich heeft voorgedaan bij de openstelling van de spoortunnel te Delft op 28 februari 2015 heeft geleid tot het opleggen van een tijdelijke snelheidsbeperking. Om deze tijdelijke snelheidsbeperking te kunnen opheffen zijn er op korte termijn maatregelen nodig.

van 9 juni 2008 deels (en wel op basis van een naar rato verdeling van ieders bijdrage aan het spoorse deel van het project Spoorzone Delft) ten laste komt van het Rijk (€ 11 mln);

- het sneller stijgen van de prijzen in de markt ten opzichte van de gebruikelijke prijsindexatie (IBOI) die het ministerie jaarlijks ontvangt en verstrekt aan ProRail (€ 30,2 mln);
- een aanvullende reservering voor onvoorziene risico's tot einde werk (€ 9,1 mln).

Rijswijk-Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft) (vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	531	2015/2017
MIRT 2014	538	2015/2017
MIRT 2015	553	2015/2017
MIRT 2016	553	2015/2017
MIRT 2017	567	2015/2017
verschil	36	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	5	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	359
2013	451
2014	528
2015	553

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Zuidwest-Nederland**
 Onderwerp **Spoorwegen goederen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 complexiteit 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.

Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn



Opgave Het niet geëlektrificeerd zijn van de huidige Sloelijn levert een veiligheidsprobleem op in Roosendaal. De treinen uit het Sloegebied moeten daarom van locomotief wisselen in Roosendaal en gaan verder met een e-locomotief (onder andere vanwege de vereiste snelheid). De risicocontour rondom het goederenemplacement in is Roosendaal groot, omdat een deel van de goederentreinen uit het Sloegebied Ipg 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 (geluid en stankoverlast).

Oplossing Er is een nieuwe Sloelijn uitgevoerd, enkele kilometers naar het westen, conform alternatief 2 uit de trajectnota. Tevens worden er (aanvullende) inpassingmaatregelen voor geluid op het traject Vlissingen-Roosendaal (Zeeuwse Lijn) getroffen.

Planning 2004: Tracébesluit

2004: start realisatie

2008: in gebruik

2008: oplevering Sloelijn niet geëlektrificeerd

2009: elektrificatie Sloelijn

2010: nieuw besluit geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

2013: start realisatie aanvullende geluidsmaatregelen

2017: oplevering geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

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.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: overeenkomst tussen Zeeland Seaports, N.V. Westerscheldetunnel en voormalig ministerie van Verkeer en Waterstaat.



Uitvoering De bouw van het deelproject Sloelijn is als een Design- en Constructcontract (D&C) in de markt gezet. De geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn worden op onderdelen zowel traditioneel als via een D&C-contract aanbesteed. Het project Sloelijn is in 2010 gereed gekomen. Het deelproject geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn is deels uitgevoerd en deels in voorbereiding. Er ligt nu een onherroepelijk besluit voor de saneringsmaatregelen op de Zeeuwse Lijn. Engineering en voorbereidende werkzaamheden van de maatregelen inclusief het traject Goes zijn gestart. Daadwerkelijke uitvoering en buitendienststellingen starten in 2015 en zullen in 2017 gereed zijn.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	18	2016
MIRT 2014	27	2016
MIRT 2015	27	2016
MIRT 2016	27	2017
MIRT 2017	27	2017
verschil	9	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	9	
2013	10	
2014	10	
2015	11	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 De Integrale Verkenning Rotterdams Havengebied uit 2009, uitgevoerd door ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam (HbR), laat zien dat 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 spooremlacements moet meegroeien met de verwachte vervoerstoe name door de spoorinfrastructuur uit te breiden en te aan te passen en door het vervoerproces te verbeteren.

In prioriteitsfase 1 zijn de volgende maatregelen urgent:

- 1a) uitbreiding van het emplacement Maasvlakte West met 19 sporen;
 - 1b) herinrichting emplacement Waalhaven Zuid met 18 langere sporen;
 - 1c) procesverbeteringen waaronder verkorte proces- en verblijftijden op de emplacements 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 emplacement Maasvlakte Zuid met 16 sporen (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.

Planning In 2012 is ProRail gestart met de realisatie van de uitbreiding van Maasvlakte West (deelproject 1a), die in 2014 in gebruik is genomen. Keyrail werkt sinds 2011 aan de uitvoering van de eerste procesverbeteringen (deelproject 1c) die vanaf 2012 geïmplementeerd worden. In 2013 is ProRail gestart met de planuitwerking voor Waalhaven-Zuid, deelproject 1b, dat naar verwachting in 2018 zal overgaan naar de realisatiefase. Voor de overige deelprojecten geldt dat de urgentie van



realisatie lager is doordat de groeiprognozes naar beneden zijn bijgesteld. Voor de deelprojecten wordt een prioriteitenlijst opgesteld, aangezien de verwachte kosten het resterende budget overstijgen. Voor Kijfhoek zal in 2016 worden gestart met het opstellen van een langetermijnvisie.

Financiën Beschikbaar budget: € 218 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.

Politiek/bestuurlijk ProRail, Keyrail (tot 2016), Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie van IenM werken samen om zo efficiënt en effectief mogelijk de spoorcapaciteit in het Rotterdamse havengebied te laten aansluiten bij het (groeïende) vervoersvolume.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	212	Divers
MIRT 2014	217	Divers
MIRT 2015	217	Divers
MIRT 2016	217	Divers
MIRT 2017	218	Divers
verschil	6	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	5	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	1	
2013	45	
2014	67	
2015	70	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase ●

Opgave

Oplossing

Planning ● ●

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2014: Tot het moment van gunnen is er meer tijd verstreken, waardoor de start van de realisatie is aangepast.

2015: De planning van de realisatie is vastgesteld.

A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop



Opgave De doorstroming en de veiligheid ter hoogte van het Gouweaquaduct (knooppunt Gouwe A12/A20) dienen te worden verbeterd. Daarnaast wordt in het kader van het project Zuidplaspolder het gebied westelijk van dit knooppunt integraal ontwikkeld.

Oplossing Het project bestaat uit drie onderdelen:

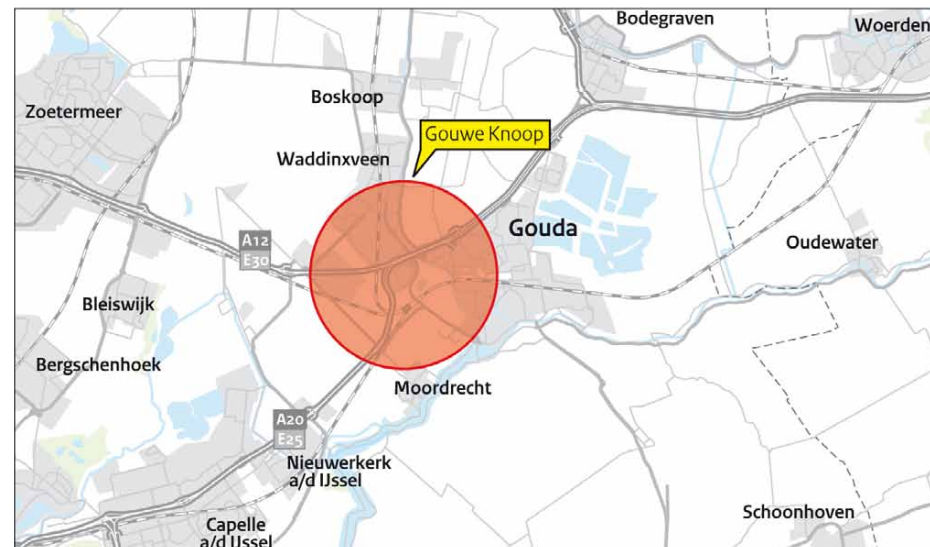
1. het realiseren van een Parallelstructuur op het niveau van onderliggend wegennet langs de A12 nabij het knooppunt Gouwe;
2. het realiseren van een nieuwe 2x2-wegverbinding op het niveau van onderliggend wegennet tussen het knooppunt Moordrecht/A20 en de A12 nabij Waddinxveen (OWN-Moordrechtboog);
3. het realiseren van een nieuwe wegverbinding op het niveau van onderliggend wegennet van Waddinxveen richting Bleiswijk, grotendeels parallel aan de A12 (Verlengde Veilingroute).

Medio 2014 is besloten om geen rijbaanscheiding toe te passen op de A12 ter hoogte van het Gouweaquaduct, daar dit de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt.

Planning De planning is primair aan de regio.

- 2010: projectbeslissing
- 2013: afgifte subsidiebeschikking
- 2013: start realisatie
- 2016: openstelling

Financiën De taakstellende rijksbijdrage is € 108 mln (inclusief btw en exclusief overboeking in BTW-compensatiefonds). Artikel IF 14.01.03. Op basis van verstrekte voorschotten aan de subsidieontvanger is € 7 mln gestort in het BTW-compensatiefonds.



Politiek/bestuurlijk In het BO MIRT van voorjaar 2008 is afgesproken een planuitwerking voor de Parallelstructuur Gouweknoop te starten. Het rijk heeft in 2013 de subsidiebeschikking afgegeven.

Uitvoering De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de uitvoering van het project. De ruimtelijke-orderingsprocedures zijn afgerond. De uitvoering van het project is in februari 2014 gestart.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 15 uit de File Top 50.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2013	109	De planning is aan de regio
MIRT 2014	113	
MIRT 2015	113	
MIRT 2016	112	
MIRT 2017	108	
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	6	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	0
2013	6
2014	19
2015	48

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Zuidwest-Nederland**
 Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 infrastructuur maatregelen waarmee volgens een robuuste dienstregeling gereden kan worden.

HOV-Net Zuid-Holland Noord



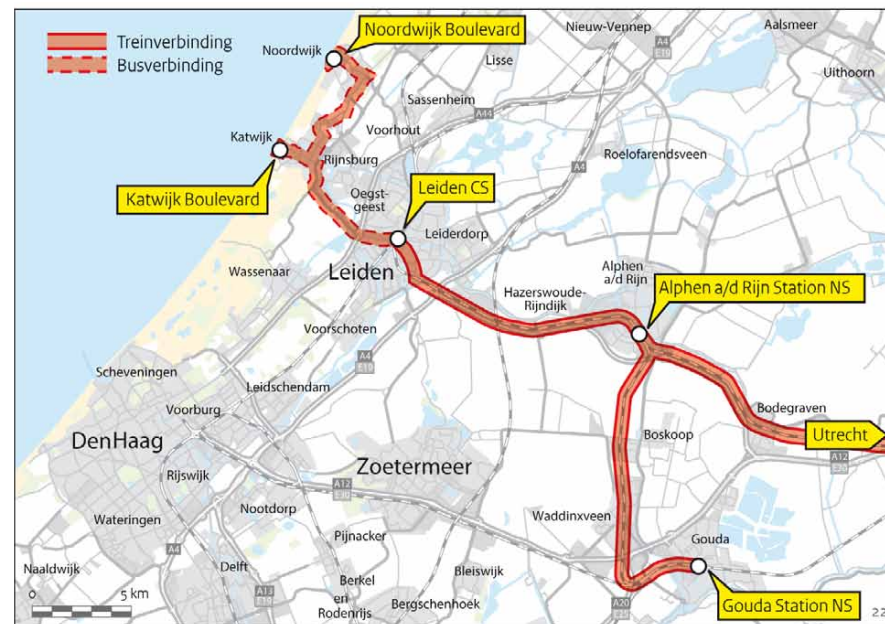
Opgave De kwaliteit en de capaciteit van het openbaar vervoer (attractiviteit, structurerende werking en kostendekkingsgraad) in het gebied van de concessie Zuid-Holland-Noord zijn onvoldoende.

Oplossing Een HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-Net Zuid-Holland-Noord bestaande uit twee treinverbindingen (Leiden Centraal-Utrecht Centraal en Alphen aan den Rijn-Gouda) en de HOV-buscorridor Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk vergroten de capaciteit en de kwaliteit van het ov in dit gebied.

Planning 2009: start realisatie
 2020: oplevering

Financiën Voor HOV-Net Zuid-Holland-Noord is een rijksbijdrage van € 203 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.

Politiek/bestuurlijk Als alternatief voor de eerdere lightrailplannen tussen Gouda-Leiden en Katwijk/Noordwijk heeft het nieuwe college van Zuid-Holland in zijn hoofdlijnenakkoord gekozen voor het beter benutten van het bestaande spoor tussen Leiden Centraal, Alphen en Utrecht voor Oost en een vertrammbare busbaan voor West (tussen Leiden Centraal en Katwijk/Noordwijk). Verdere uitwerking van het hoofdlijnenakkoord heeft tot de voor-



gestelde oplossing geleid. De staatssecretaris heeft met deze oplossing ingestemd.

Uitvoering Door de keuze van het nieuwe college zijn de plannen in 2012 opnieuw uitgewerkt. De provincie en betrokken gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2014	202	2018
MIRT 2015	202	2018
MIRT 2016	203	2018
MIRT 2017	203	2020
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2014	21	
2015	33	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Toelichting op de wijzigingen

2013: De doorkoppeling op het Rotterdams metronet is gerealiseerd in 2011, de ZORO-bus is in december 2012 in gebruik genomen. De aanlanding van RandstadRail op Den Haag Centraal op +2-niveau wordt in 2016 opgeleverd vanwege de afstemming met de aanpassingen van het spooreplacement en het sleutelproject Den Haag Centraal.

2015: Het projectbudget is opgehoogd in verband met de prijsbijstelling voorgaande jaren (€ 3,7 mln) en de prijsbijstelling 2014 (€ 0,4 mln).

RandstadRail, fase 1



Opgave Vanwege de ontwikkeling van een aantal woningbouwlocaties en de voorgenomen overheidsplannen voor ruimtelijke ordening zal het bestaande openbaar vervoer in de driehoek Rotterdam-Den Haag-Zoetermeer ontoereikend zijn om het gebied te ontsluiten.

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

Planning Oplevering:

- 2006: RandstadRail op bestaande Hofpleinlijn en Zoetermeerlijn, inclusief koppeling met Haagse tramnet.
- 2010: doorrijden Rotterdam Centraal in boortunnel.
- 2011: doorkoppeling aan Rotterdamse metronet.
- 2012: aanleg van hoogwaardige busverbinding tussen Zoetermeer en Rodenrijs (ZORO).
- 2016: aanlanding metro op Den Haag CS.

Financiën Taakstellend budget: € 894 mln (rijksbijdrage exclusief btw, inclusief voorbereidingskosten en aanlanding Haags Startstation Erasmuslijn (HSE)), Artikel IF 14.01.03.

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

Convenanten:

1. Procesovereenkomst tussen voormalig ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Stadsregio Rotterdam (SRR)/Haaglanden.
2. In 2001 is de bestuursovereenkomst RandstadRail getekend.
3. In 2002 zijn de beschikkingen afgegeven aan SRR en Haaglanden en is er een beheersovereenkomst getekend.



4. In 2006 hebben alle partijen een nadere overeenkomst RandstadRail getekend. Hierin is onder andere een ondergrondse aanlanding van RandstadRail op Den Haag CS opgenomen, waarvoor de minister van IenM een subsidie van € 38 mln vastgesteld heeft.
5. In 2010 is de Allonge bij de nadere overeenkomst RandstadRail gesloten, waarin voor de aanlanding van de Erasmuslijn op Den Haag CS is gekozen voor de +2-oplossing.
6. Door het vervallen van de Hoge Snelheidslijn (HSL) shuttle Den Haag Centraal-Rotterdam Centraal wordt de vrijval van € 1,6 mln ingezet voor de aanlanding van de HSE.

Uitvoering De stadsregio Rotterdam en het stadsgewest Haaglanden zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	890	2016
MIRT 2014	890	2016
MIRT 2015	894	2016
MIRT 2016	894	2016
MIRT 2017	894	2016
verschil	4	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	4	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	854	
2013	861	
2014	873	
2015	885	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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.

Planning De planning is primair aan de regio.
 2013: subsidiebeschikking afgegeven
 2013: start realisatie
 2020: openstelling

Financiën De rijksbijdrage bedraagt € 306 mln (inclusief btw). Artikel IF 14.01.03.

Politiek/bestuurlijk In het BO MIRT van voorjaar 2008 heeft het rijk in principe € 225 mln beschikbaar gesteld voor het project Rotterdamsebaan. De regionale partners reserveren ook € 225 mln. De projectdelen boortunnel en aansluiting Ypenburg van de Rotterdamsebaan zijn in de planuitwerkings-tabel 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 36 uit de File Top 50.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2014	300	De planning is aan de regio
MIRT 2015	304	
MIRT 2016	305	
MIRT 2017	306	
verschil	6	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	5	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Zuidwest-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 realisatie-fase. De openstelling is later vanwege vertragingen in de bestemmingsplanprocedure van de gemeente.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek

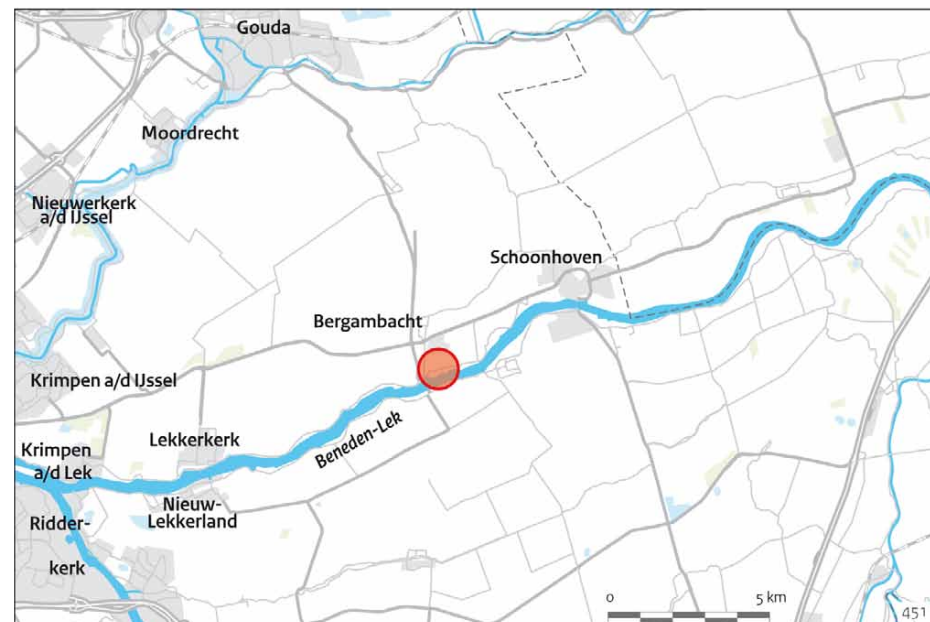


Opgave Uit de in 2010 opgeleverde verkenning is gebleken dat er een tekort aan ligplaatsen is op de Beneden-Lek tussen Krimpen aan de Lek en Vianen (een belangrijke vaarweg op de corridor Amsterdam-Rotterdam). Op het hele traject is slechts één ligplaats beschikbaar. De enige goede mogelijkheid om binnen het beschikbare budget extra ligplaatsen te realiseren is bij Bergambacht. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op onveilig vaargedrag.

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, 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.

Planning 2016: projectbeslissing
 2017: start realisatie
 2019: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 12 mln.
 Artikel IF 15.03.01.



Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2017	12	2019
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2015	0	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2016: De voorbereiding van de realisatie is later gestart, omdat het samenstellen van een uitvoeringsteam extra tijd heeft gekost vanwege personele krapte bij Rijkswaterstaat.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding

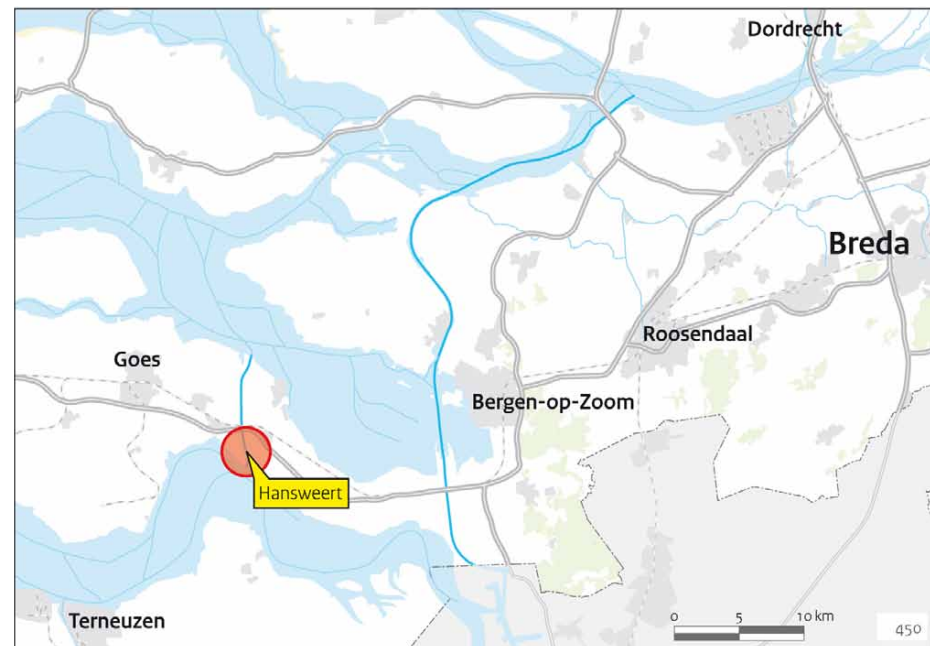


Opgave Er is een tekort aan ligplaatsen op de Rijn-Scheldeverbinding. Dit bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op onveilig vaargedrag.

Oplossing In de voorhavens van de sluis Hansweert worden tien tot twaalf ligplaatsen gerealiseerd.

Planning 2015: start realisatie
 2016: openstelling

Financiën Taakstellend budget € 2 mln.
 Artikel IF 15.03.01.



Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2015	2	2015
MIRT 2016	2	2016
MIRT 2017	2	2016
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2015	0	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 sluisencomplex in Terneuzen als steeds groter knelpunt ervaren. Daarnaast is er sprake van een betrouwbaarheidsprobleem van de zeesluis.

Oplossing De Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (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, aanleg en infrastructureel onderhoud gedurende dertig jaar van een nieuwe sluis binnen het sluisencomplex Terneuzen (NST). De sluis krijgt de volgende afmetingen: 427m x 55m x 16m.

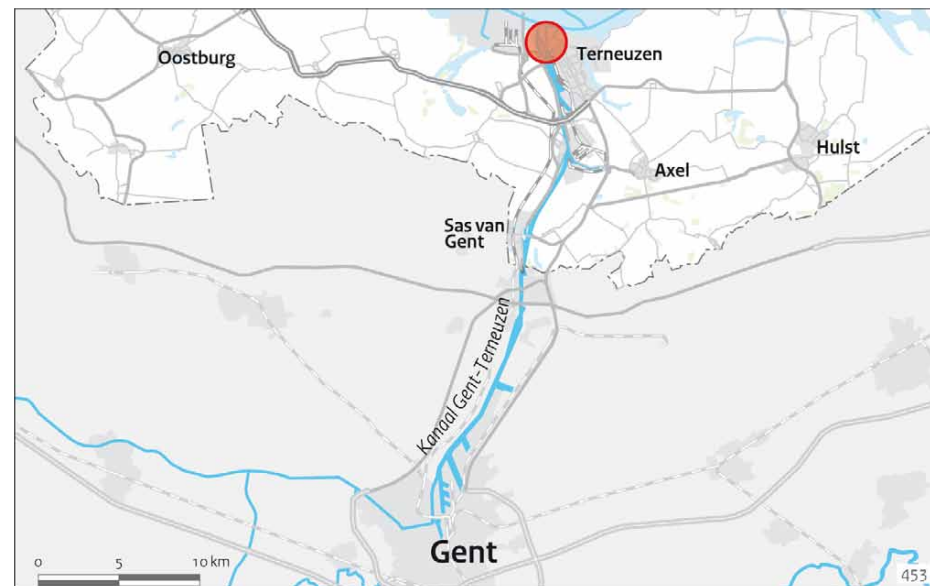
Planning 2016: Verdrag in werking getreden, Tracébesluit vastgesteld, project is overgegaan naar de realisatiefase

2017: gunning

2018: start bouw

2022: openstelling

Financiën Realisatie: het totale projectbudget voor de NST bedraagt € 999 mln. Het ministerie van IenM levert een bijdrage van € 188 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 wijzigt niet als de sluis duurder of goedkoper blijkt dan de raming. Vlaanderen en



Nederland dragen elk de btw voor hun aandeel in de projectkosten. Artikel IF 15.03.01.

Politiek/bestuurlijk Als basis voor de oplossing geldt het Besluit van de minister van IenM en de Vlaamse minister van MOW als Politiek College van de 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 D&C-contract. Tijdens de planuitwerkingsfase is gebleken dat D&C als contractvorm meer voordelen biedt dan uitvoering via een geïntegreerd DBFM-contract. De marktbenadering is in 2016 gestart. Gunning is voorzien in 2017.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2017	188	2022
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2014	0	
2015	2	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Groot project**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2016: De verbreding van het Breeddiep is toegevoegd aan het project.

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

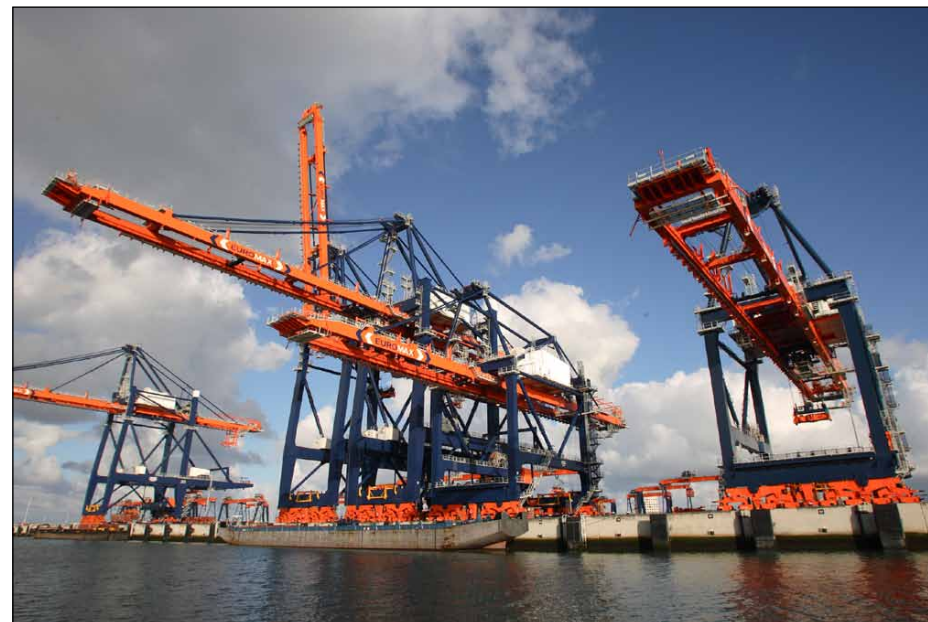


Opgave De mainport Rotterdam is in Europa een belangrijk knooppunt voor internationale goederenstromen en een vestigingsplaats voor industrie en logistieke dienstverlening. De mainport is een van de belangrijkste dragers van de Nederlandse economie. Ruimte voor de groei van intercontinentale handelsstromen en daarmee de havenactiviteiten is cruciaal. Zonder aanleg van een nieuw haven terrein in zee krijgen de sectoren deepsea containers, de distributie en de chemische industrie op korte termijn te maken met ruimte tekort 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 en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in de regio Rijnmond. Binnen PMR zal tevens het Breeddiep worden verbreed van 75 m naar 350 m. De doelstelling wordt door 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 (640 ha) was in 2013 gereed. De opspuiting van de overige terreinen (360 ha) is



afhankelijk van de marktvraag en komt voor rekening en risico van het Havenbedrijf Rotterdam. De overige hectares zullen naar verwachting uiterlijk 2040 volledig zijn uitgegeven.

Planning 2016: de verbreding van het Breeddiep eind 2016 gereed.
2021: BRG en 750 ha gereed.
2040: terreinen Maasvlakte 2 volledig uitgegeven.

Financiën Bijdrage van het ministerie van IenM € 1.197 mln, waarvan € 1.157 mln op artikel IF 17.06 en € 39 mln voor BRG op artikel Hoofdstuk XII 13.03. Andere rijksbijdrage € 103 mln.

Politiek/bestuurlijk Het planologische kader op rijksniveau ligt besloten in de Planologische Kern Beslissing PMR (2006) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro 2011). Verder is de uitvoering van het project vastgelegd in het Bestuursakkoord (2004) en Uitwerkingsovereenkomsten (2005).

Uitvoering De verantwoordelijkheid en risico's voor de uitvoering zijn bij diverse partijen neergelegd (Havenbedrijf Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam). Binnen het rijk dragen de ministeries van IenM, EZ en Financiën verantwoordelijkheid voor projectonderdelen. De natuurcompensatie bij de landaanwinning wordt onder verantwoordelijkheid van het rijk uitgevoerd.

Project Mainportontwikkeling Rotterdam (vervolg)

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
verschil	9	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	9	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	1.053
2013	1.060
2014	1.065
2015	1.073

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Zuid-Nederland

Visie

Hoofdogaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

Opgavenkaart

Infographic

Project- en programmabladen

Zuid-Nederland

Het MIRT-gebied Zuid-Nederland bestaat uit de provincies Noord-Brabant en Limburg. Deze tekst is opgesteld op basis van de gebiedsagenda's Limburg en Noord-Brabant.

Visie

Noord-Brabant

De provincie Noord-Brabant is een belangrijke motor voor de Nederlandse (kennis)economie. Zuid-Nederland – en 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. Een goede verbinding van Zuid-Nederland met deze gebieden is van belang om deze gunstige geografische positie te kunnen benutten.

Bovendien maakt de vestiging van een 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 Brabant sterk. Ook kent 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 zowel de internationale positie als de concurrentiekracht is noodzakelijk. Brabant wil zich verder ontwikkelen als duurzame, op Europees niveau concurrerende top-kennis- en -innovatieregio, met een diversiteit aan florerende economische clusters. Daarbij staan met name de ontwikkelingskansen centraal van de topsectoren High Tech Systemen & Materialen, Life Sciences & Health, Logistiek, Chemie, Agri & Food en Creatieve Industrie.

Door de fijnmazige vervlechting van stad en ommeland (Brabant Mozaïek) heeft Brabant een aantrekkelijk vestigings-, woon- en leefmilieu. Echter, vergeleken met andere Europese regio's is de agglomeratiekracht beperkt. Om dit te verbeteren wordt ingezet op het ontwikkelen en verbinden van economische toplocaties, hoogstedelijke zones en (multimodale) knooppunten en het

verder verbeteren van de fysieke en/of functionele verbindingen met andere stedelijke regio's (netwerkkracht).

Limburg

De provincie Limburg grenst voor het overgrote deel aan onze buurlanden, bevat meerdere topsectoren (Chemie, Tuinbouw & Uitgangsmaterialen, Life Sciences & Health, Agri & Food, Logistiek en Energie) en maakt deel uit van de Brainport Zuidoost-Nederland en de toptechnologische regio Eindhoven-Leuven-Aachen triangle (ELAT). De provincie heeft een hoge recreatieve aantrekkingskracht. Het langetermijnperspectief voor Limburg is behoud en versterking van het vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven, waarbij de kwaliteit van wonen en leven, het menselijk kapitaal, een sterk en duurzaam economisch profiel en goede verbindingen de vier kernambities vormen. Limburg wil de economische sectoren verder versterken, in aansluiting op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), het topsectorenbeleid en de Visie Brainport 2020. De visie richt zich uitdrukkelijk ook op de doorwerking op de hogere schaalniveaus zoals de Brainport Zuidoost-Nederland. Aansluiting daarop ligt voor de hand. In de samenwerkingsvorm tussen overheden, kennisinstellingen en marktpartijen is gekozen voor een integrale benadering, en dit is daarmee in Limburg het kompas voor samenwerking. Dit is ook een benadering die past in de vernieuwing 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 Maasroute), zodat de toegevoegde waarde voor het grootschalige (inter)nationale goederenvervoer verder kan toenemen. Hierbij sluit het rijk aan met zijn MIRT Onderzoek corridor Zuid. Voor Zuid-Limburg ligt de ambitie in de versterking van de Euregionale agglomeratie, waardoor grensoverschrijdende kansen beter benut worden.

Hoofdpogaven

Kenniseconomie

Het economisch succes in Brabant is in belangrijke mate te danken aan kennisontwikkeling en -toepassing. Technologische en sociale innovaties bieden slimme oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken en genereren economische en maatschappelijke waarde. Brabant loopt voorop in Nederland met het ontwikkelen, het testen en het toepassen van oplossingen voor maatschappelijke opgaven. De uitstekende Brabantse kennisinfrastructuur (van onderwijs- en onderzoekinstellingen, maar ook in het bedrijfsleven) vormt een belangrijke voedingsbodem voor de kenniseconomie. In Brabant zijn het versterken van de economische (innovatieve) clusters en het creëren van een excellent (internationaal) vestigingsklimaat belangrijke opgaven.

Brainport Zuidoost Nederland

De kenniseconomie bestaat in Zuid Nederland uit de ontwikkeling van Brainport Zuidoost-Nederland 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, HTSM (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 Brightlandscampus Greenport Venlo richt zich op food, nutrition en logistics. Op de Brightlandcampussen werken bedrijfsleven, kennisinstituten en de overheid nauw samen. Het Logistiek Multimodaal Knooppunt Regio Venlo is een van de belangrijkste logistieke knooppunten van Nederland door 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.

Bereikbaarheid

In het BO MIRT van 5 november 2015 zijn, op basis van het bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland, afspraken gemaakt over een programma voor de verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid in Zuid-Nederland. Het bidbook is tot stand gekomen na intensieve samenwerking door overheden, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven uit Zuid-Nederland. Het programma bevat een pakket aan maatregelen gericht op een optimale doorstroming op met name A2, A58, A67, N270 en N279. Naast het concreet oplossen van een aantal knelpunten in het wegennet is ook gezocht naar nieuwe innovatieve ontwikkelingen om overlast en verkeersonveiligheid tegen te gaan. De regio werkt in 2016 aan een regionaal bereikbaarheidsakkoord, met aandacht voor alle vervoerswijzen.

De verbindingen door Zuid Nederland naar het achterland zijn van belang voor de mainport Rotterdam, de Brainport 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. Ook is

ruimte nodig voor het transport van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen. Voor de bereikbaarheidsopgaven binnen 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 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, waarmee de functie van de Maas als internationale corridor wordt versterkt. Voor de Euregio's wordt ingezet op het versterken van het stedelijk netwerk door het ontwikkelen en verbinden van economische toplocaties, hoogstedelijke zones en (multimodale) knooppunten en het verbeteren van de fysieke en/of functionele verbindingen met andere stedelijke regio's in de aangrenzende landen.

De opgave is om een betere grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van economie, kennis, cultuur, natuur en landschap en (multimodale) infrastructuur tot stand te brengen. De internationale bereikbaarheid van de toptechnologische regio en de corridor tussen mainports, Brainport en Duitsland is, naast het behoud en ontwikkeling van de synchromodaliteit voor het goederenvervoer, cruciaal. De A67 en de A2/A76 zijn logistieke assen van de mainports tot Eindhoven/Venlo en van Amsterdam tot Maastricht en zijn van nationaal en internationaal belang. Een goede doorstroming op de trajecten is een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de Brainport Zuidoost-Nederland en de Greenport Venlo.

Zuid-Nederland

Quality of life 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 hier graag blijven of zich hier 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 Noord- en Midden-Limburg. Daarnaast is er ook de vergrijzing van 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 goed werkende woningmarkt en zorg op maat, vanuit de kracht die in Limburg aanwezig is. De veranderende bevolkingsopbouw is een uitdaging voor de verdere economische ontwikkeling van Limburg.

Duurzaamheid en energie

Brabant maakt een duidelijke beweging naar meer duurzaamheid en een energieneutraal Brabant. Het is noodzakelijk dat onze 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 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. Afsproken is bijvoorbeeld dat er in Brabant tot 2021 zo'n 40.000 woningen energieneutraal worden gemaakt. En de industrie gaat 10% van haar energie opwekken via zonnepanelen.

Water

De Gebiedsagenda Brabant kent een aantal speerpunten met betrekking tot wateropgaven. Zoals de verbetering van de waterkwaliteit en de bescherming tegen overstromingen in het rivierengebied en wateroverlast in de rest van Brabant. Maar ook 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 (DP Maas) en het Zoetwaterbeleid centraal. In het kader van het (DP Maas) vindt op regionale schaal de verdere uitwerking van maatregelen voor de hoogwaterveiligheid tot 2050 plaats. In Deltaprogramma 2015 zijn voor zes riviertrajecten goede kansen gesignaleerd om tot brede gecombineerde oplossingen te komen van rivierverruiming en dijkversterking in samenhang 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.

Waterveiligheid Maasvallei / Ooijen-Wanssum / Gebiedsontwikkeling Maasplassen

De opgave is om de hoogwaterbescherming in de Maasvallei op orde te brengen en te houden. Dit wordt aangepakt in drie trajecten:

1. het afronden van het project Maaswerken: het realiseren van de al geplande rivierverruiming en de prioritair kademaatregelen;
2. de aanvullende werkzaamheden om het overeengekomen beschermingsniveau van 1:250 per jaar in het Maasdal te bereiken;
3. de langetermijnopgave voor het Maasdal. Deze wordt uitgewerkt in het Deltaprogramma. Rijk en regio willen de problematiek integraal benaderen.

Voor de hoogwaterbescherming is het verbinden van de kortetermijn- en de langetermijnopgaven (mede ter voorkoming van kapitaalverlies) en de uitwerking van de voorkeursstrategie van het Deltaprogramma inclusief de voorverkenning van de 'koplopers' Venlo en Maastricht aan de orde. Hetzelfde kan gelden voor kansrijke maatregelen met draagvlak die uit het regioproces naar voren komen en met gebruikmaking van meekoppelkansen zowel in termen van kosten als in termen van hoogwaterbescherming (zeer) effectief blijken.

De binnenhaven van Wanssum (behorende bij de gemeente Venray) voor zowel container- als bulkoverslag zal worden uitgebreid, waardoor de logistieke hotspot Venlo/Venray aanzienlijk wordt versterkt.

Het gebiedsontwikkelingsproject Ooijen-Wanssum realiseert de opgave van 1:250 per jaar in het plangebied en draagt bij aan de langetermijnopgave in het Maasdal. De gebiedsontwikkeling Maasplassen verkeert in de startfase.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Brainport Zuidoost-Nederland/Brainport Eindhoven

Brainport Eindhoven is de spil van de Brainport. Voor de versterking van de internationale concurrentiepositie is een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak nodig. Het gaat niet alleen om een goede (inter)nationale bereikbaarheid, maar ook om *quality of life*. Deze integrale opgaven worden in lijn met de Brainport 202-agenda opgepakt, in het kader van de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport conform het Aldersadvies, de Brainport Avenue aan de westzijde van Eindhoven en de afspraken over Brainport-Oost aan de oostelijke zijde. In het BO MIRT van 13 november 2014 hebben het rijk en de regionale partijen de Gebiedsvisie BrainportCity vastgesteld. Deze gebiedsvisie geeft een kansrijk toekomstperspectief waarmee de Brainportregio kan blijven concurreren met Europese kennis- en innovatieregio's. Geconstateerd is dat daarvoor substantiële verbeteringen van de agglomeratiekracht, de connectiviteit en het vestigingsklimaat nodig zijn. De verbeteringen kunnen worden bereikt door een kwaliteitssprong in stedelijke cultuur (van Brainport Avenue naar BrainportCity), een betere bereikbaarheid via weg en spoor en de versterking van relaties tussen arbeidsmarkten, dienstensectoren en kennisclusters. Met de vaststelling van de gebiedsvisie is het MIRT Onderzoek Brainport Avenue (2013-2014) afgerond. Daarbij is besloten om de tien samenhangende deelopgaven uit de gebiedsvisie in 2015 onder regie van de regio verder uit te werken in een adaptief programma met ontwikkelstrategie en dat ter besluitvorming voor te leggen in het BO MIRT in het najaar van 2015.

Maintenance Valley

In de regio's West-Brabant en Hart van Brabant zijn de topsectoren Chemie, High Tech Systemen & Materialen (inclusief Maintenance (onderhoud, reparatie en revisie)) en Biobased Economy (cross-over tussen de topsectoren Agri & Food en Chemie) sterk vertegenwoordigd. Daarnaast zijn beide regio's een Logistieke

Hotspot van Nederland met veel logistiek potentieel: ruimte, veel multimodale faciliteiten, kwalitatief hoogwaardig logistiek vastgoed en een goede infrastructuur. In 2013 is de regio gestart met een onderzoek naar de economische betekenis van Maintenance Valley. De uitkomsten van deze analyse laten zien dat Maintenance Valley een belangrijke toegevoegde waarde voor de economie van Nederland vertegenwoordigt, na Noordwest en Zuidwest Nederland en Brainport Eindhoven de vierde economische kernregio in Nederland. Conform de afspraak in het BO MIRT van 2014 is de tweede fase (ruimtelijk-economische analyse) van het verdiepend onderzoek Maintenance Valley gestart. Centraal staat de verkenning van wat nodig is om de economische meerwaarde van de sterke economische (top)sectoren in het stedelijke netwerk tussen de regio's West- en Hart van Brabant (in perspectief van Noord-Brabant en Nederland) optimaal te benutten, potenties te identificeren en ruimtelijk-economische opgaven te concretiseren. Het doel is om daarmee een robuuste economische ontwikkeling op de lange termijn te kunnen faciliteren.

Zuid-Limburg

Zuid-Limburg is een stedelijke regio met vier belangrijke topsectoren: Chemie, Life Sciences & Health (medisch), Energie en Logistiek. Brandpunt vormt de ontwikkeling van Brightlands Campus rondom Chemelot in Sittard-Geleen en het medisch cluster in Maastricht, met verbindingen naar Brainport Eindhoven en Parkstad (onder andere Heerlen en Kerkrade). Parkstad heeft de ambitie om verder uit te groeien tot een centrum voor smart services (financiën, administratie en informatie).

Het inzetten op de economische potenties van Limburg vergt onder meer een internationaal georiënteerd kennisklimaat met een voldoende omvangrijk en gekwalificeerd arbeidspotentieel en een aantrekkelijke woon-, werk- en leefomgeving. De opgaven en kansen voor Zuid-Limburg zijn door 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. In de Voorjaarsnota 2015 van de provincie Limburg wordt internationalisering gezien als een integraal onderdeel van alle beleidsportefeuilles. Om de grensoverschrijdende agglomeratie vorm te geven is er op tal van onderdelen aandacht voor samenwerking met het buitenland. Tussen de provincie en de Zuid-Limburgse gemeenten wordt samengewerkt aan de uitvoering van de aanbevelingen uit voornoemde rapporten.

Overige gebiedsopgaven

BrabantStad

De provincie Noord-Brabant is met de vijf grote steden verantwoordelijk voor het versterken van het internationale vestigingsklimaat en het borgen van de unieke Brabantse kwaliteiten van het Brabant Mozaïek (stad-land). Deze partners geven hier onder meer invulling aan door de BrabantStad-samenwerking. Samen zijn deze partners verantwoordelijk voor de regie over de regionale economische ontwikkeling en innovatie, over de ruimtelijke ontwikkeling en meer specifieke over opgaven voor verstedelijking, landschap en natuurontwikkeling, energie en verduurzaming. Daarnaast zijn ze verantwoordelijk voor een goede regionale bereikbaarheid.

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, vooral op het gebied van maintenance. 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. Naar aanleiding van de MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam (MIRT VAR) zijn afspraken gemaakt over de Logistieke Delta, ruimtelijke reserveringen voor multimodale ontsluitingen, de zoetwatervoorziening en de energieopwekking. In het kader van het MIRT loopt een onderzoek naar de ontwikkeling van Maintenance Valley. 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 kader dat 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 A59 vormen samen met de noord-zuidverbindingen de 'hashtag Brabant': een netwerk van vitale verbindingen tussen de wereldhaven Rotterdam en het Europese achterland. Op het gebied van verkeer en vervoer zijn er verschillende projecten en activiteiten die moeten bijdragen aan een betere ontsluiting en bereikbaarheid van de regio. Ze zijn vooral van belang om de ambities te realiseren die Hart van Brabant heeft op het gebied van logistiek en leisure. Maintenance en de wateropgaven zijn ook hier 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 door de regio uitgevoerde verdiepend onderzoek proeftuin Agro & Food Zuidoost Nederland staat de innovatiekracht centraal. Deze innovatiekracht heeft een relatie met de schaal van toepassing. Juist omdat er hier een grote primaire productie is, bevinden zich veel aanverwante bedrijven in de keten met cross-overs naar andere ketens in deze regio. Er zijn door deze schaal en omvang van de gehele keten 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 bereikbaarheid van de regio te borgen en tevens na te denken over nieuwe, intelligente (agro)logistieke en ruimtelijke concepten. Daarnaast is hier sprake van 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 Brainportregio Eindhoven, samen met de twee andere mainports, ook in 2020-2040 toonaangevend is en blijft voor de internationale concurrentiepositie van Nederland. Het is de ambitie deze positie te versterken en op te schalen. In Brainportregio

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 Brainportregio Eindhoven zijn onder meer Agrofood (zie Noordoost) en Automotive (Smart mobility).

Doorontwikkelen en vermarkten van duurzame ontwikkeling / Cradle to Cradle

Het besef groeit dat de economische groei zoals die de afgelopen decennia heeft plaatsgevonden, tegen de beperkingen van milieu en ruimte aanloopt. De transitie naar duurzame economische groei krijgt steeds meer vorm. Limburg wil koploper zijn in deze transitie, in de vorm van innovatieve duurzaamheidsconcepten zoals Cradle to Cradle (C2C) en 'slimme kringlopen'. Het gaat hierbij om de transitie van de maakindustrie, die ook toepasbaar is bij gebiedsontwikkeling en zelfs positief kan uitwerken op de bereikbaarheid. Een principe als 'local for local' komt neer op een grotere zelfvoorzienendheid van een gebied, hetgeen leidt tot afname van transport en dus tot meer ruimte op de wegen, waardoor minder congestie optreedt en de bereikbaarheid toeneemt. Het is een vorm van Beter Benutten, maar dan voor de langere termijn.

Zie voor Gebiedsagenda en kaarten Brabant:

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5a-gebiedsagenda-brabant.html>

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/19/bijlage-5a-gebiedsagenda-brabant-kaarten.html>

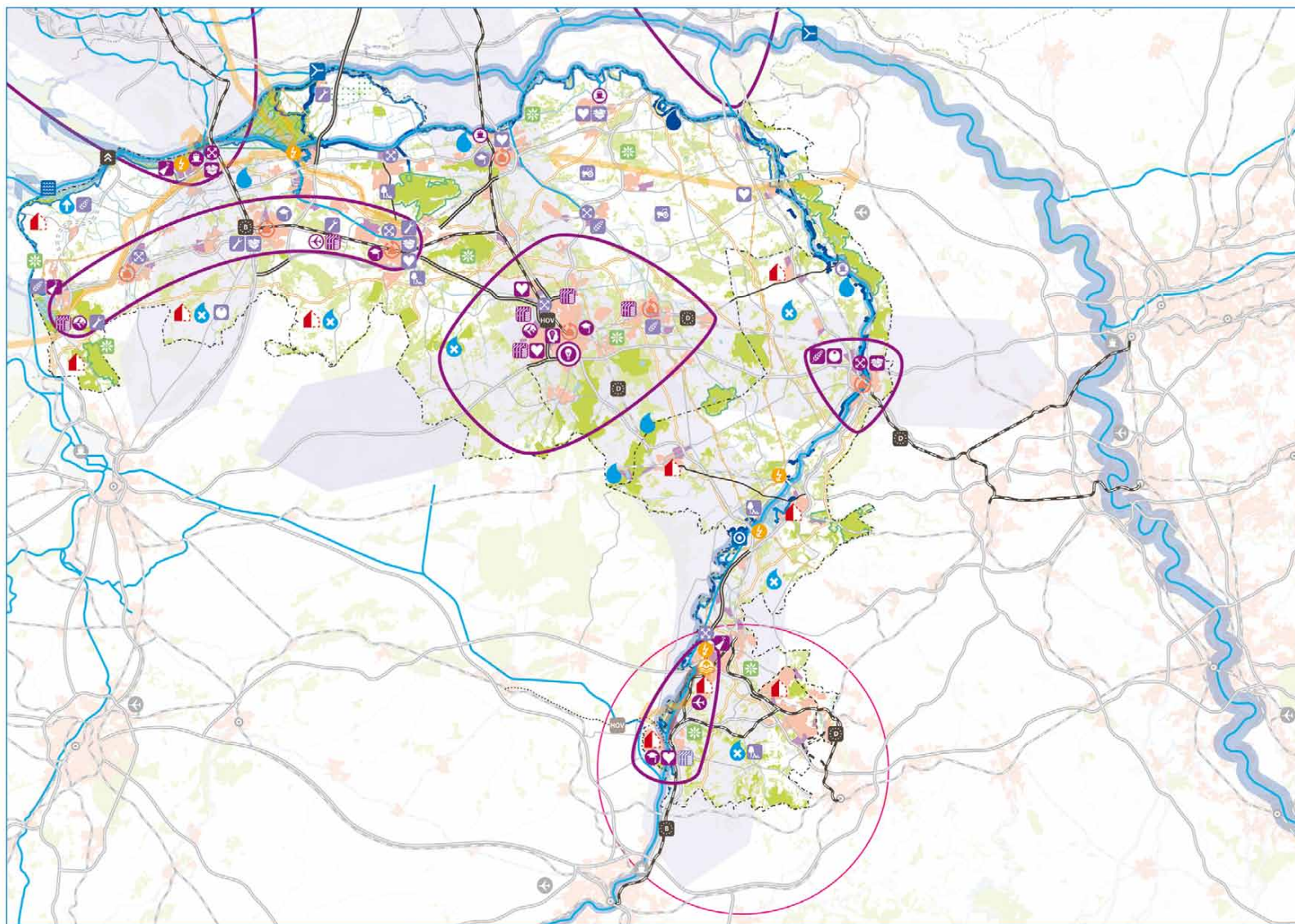
Zie voor gebiedsagenda en kaarten van Limburg:

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5d-gebiedsagenda-limburg.html>

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5d-gebiedsagenda-limburg-kaarten.html>

Zuid-Nederland Opgavenkaart

< Ga naar legenda



< Ga terug naar de kaart

Algemeen

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

Economie

- Topsectoren
- High Tech Systemen & Materialen
 - Agro & Food
 - Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
 - Creatieve Industrie
 - Life Sciences & Health
 - Chemie
 - Logistiek
- Brainport Eindhoven
- Militaire luchthaven met burgermedegebruik van nationale betekenis
 - Burgerluchthaven van nationale betekenis
 - Militaire luchthaven
 - Zeehaven van nationale betekenis
 - Binnenhaven van nationale betekenis
 - Multimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)
 - Kennis

Regionaal

- High Tech Systemen & Materialen
- Agro & Food
- Tuinbouw & Uitgangsmaterialen
- Logistiek
- Life Sciences & Health
- Maintenance
- Recreatie (leisure)
- Agrarisch productielandschap
- Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)
- Kennis

Verstedelijking

- Extensivering

Regionaal

- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

- Hoofdwegennet
- Opgave hoofdwegennet
- Nieuwe verbinding hoofdwegennet
- Hoofdspoorwegennet
- Opgave hoofdspoorwegennet
- Nieuwe spoorverbinding
- Opgave grensoverschrijdend spoor-voervoer
- Hoofdvaarwegennet
- Opgave hoofdvaarwegennet
- Opgave sluis
- Corridor achterlandverbinding

Regionaal

- Belangrijke regionale weg
- Opgave belangrijke regionale weg
- Nieuwe regionale verbinding
- Samenhangend HOV-netwerk

Natuur, Landschap & Erfgoed

- EHS op land (herijkt)
- Natura 2000 - land
- Natura 2000 - water
- Nationaal Park
- Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed

Regionaal

- Aanpak in groen-blauwe structuur

Water

- Primaire kering - voldoet niet
- Primaire kering - nader onderzoek
- Primaire kering - voldoet

- Waarborgen afwatering / piekafvoer

- Afvoerverdeling
- Berging Zuidwestelijke Delta
- Secundaire stuurknop

- Berging (zoekgebied)

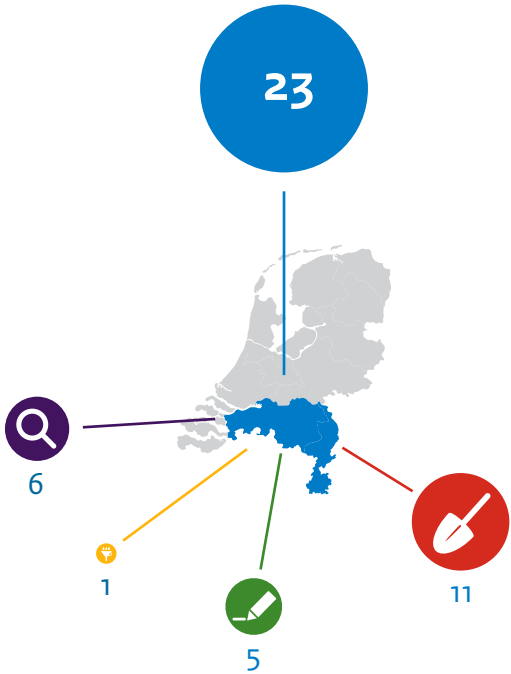
- Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers
- Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
- Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

Energie

- (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteit > 500MW
- Geothermiecentrale
- Hoogspanningsleiding > 220kV
- Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
- Buisleidingenstrook

Zuid-Nederland Infographic

Totaal aantal projecten



Onderzoek
 Verkenning
 Planuitwerking
 Realisatie

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Bereikbaarheid Deil - Den Bosch



Aanleiding en doel De voorziene reistijden op de A2 voldoen op termijn niet aan de in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geformuleerde streefwaarden (update NMCA 2013). De A2 tussen Deil en Vught is, samen met de ringweg rond 's-Hertogenbosch, onderdeel van de zogeheten Kennisas A2 tussen Amsterdam en Eindhoven. Langs die as liggen belangrijke kenniscentra en economische toplocaties. Het is zowel voor de regio als voor de hele Nederlandse economie belangrijk dat die goed bereikbaar zijn. Rijk en regio zijn hiervoor eerder een MIRT Onderzoek Kennisas A2 gestart. Als uitkomst van dit MIRT Onderzoek is besloten dat het MIRT Onderzoek Kennisas A2 niet als geheel, maar wel opgavegewijs een vervolg krijgt. Een van deze opgaven is het traject tussen Deil en Vught.

Om oplossingen in beeld te krijgen is het allereerst nodig dat er een helder en compleet beeld is van de knelpunten. Er wordt niet alleen naar de toestand van de wegen zelf gekeken, maar ook naar de samenhang tussen regionaal, lokaal en doorgaand (inter)nationaal verkeer, en naar de economische en ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Daarnaast wordt de ontwikkeling van andere vervoersmiddelen zoals trein, bus en fiets en het gedrag van reizigers meegenomen in het onderzoek. Eindresultaat van het MIRT Onderzoek is, naast een onderbouwing van de opgaven in het gebied en de urgentie van die opgaven, een overzicht van mogelijke oplossingsrichtingen. Speciale aandacht daarbij is er voor potentiële oplossingen voor de korte termijn (quick wins).

Planning Voorzien is om het MIRT Onderzoek af te ronden in 2017.



Betrokken partijen Opdrachtgevers voor het MIRT Onderzoek zijn het ministerie van IenM, de provincie Noord-Brabant en de gemeente 's-Hertogenbosch. Bij dit MIRT Onderzoek nemen het Rivierengebied (vertegenwoordigd door de gemeente Zaltbommel), de provincie Gelderland en het bedrijfsleven (vertegenwoordigd door het Jeroen Bosch Ziekenhuis) deel aan de Stuurgroep. Inhoudelijke en procesmatige meerwaarde wordt gezocht door samenwerking met relevante partijen in de regio: overheden, vervoerders, belangengroeperingen, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven.

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Corridor Zuid (goederenvervoer)



Aanleiding en doel In het BO MIRT van eind 2013 hebben rijk en regio afgesproken gezamenlijk te werken aan het projectplan voor het MIRT Onderzoek Goederencorridor Zuid (Rotterdam - Brabant/Limburg - Duitsland).

Het MIRT Onderzoek Goederencorridor geeft uitwerking aan de actie Kernnetwerk van de topsector Logistiek om te komen tot een gemeenschappelijke visie van bedrijfsleven, havenbedrijven en (regionale) overheden op een kernnetwerk van achterlandverbindingen en multimodale overslagpunten. Het onderzoeksgebied omvat de modaliteiten:

- weg: A16/ A58/ A67;
- spoor: Brabantroute;
- water: Maas en Brabantse Kanalen;
- buisleiding.

De corridor maakt deel uit van de Europese Rhine-Alpine corridor van het TEN-T netwerk. Delen van de waterwegen van de corridor liggen ook op de North Sea-Mediterranean corridor.

Het primaire doel van het MIRT Onderzoek is het met overheden en marktpartijen gezamenlijk opstellen van een ontwikkelstrategie voor de toekomst van de corridor Zuid. Die moet inspelen op de belangrijkste kansen en belemmeringen voor het optimaal functioneren van de corridor (in termen van People, Planet, Profit) en daarmee bijdragen aan de nationale bereikbaarheid en versterking van de concurrentiekracht. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan het kernnetwerk voor de corridor Zuid.



Hierbij speelt het stimuleren van:

- optimaal en flexibel gebruik van bestaand infrastructuurnetwerk (weg, spoor, water en buisleiding);
- efficiëntieverbetering van de logistieke sector en het achterlandnetwerk;
- benutting van economische ontwikkelingskansen;
- nieuwe samenwerkingsvormen tussen overheden, bedrijven en kennisinstellingen;
- kansen voor innovatie.

Het MIRT Onderzoek richt zich op de korte termijn (2017), de middellange termijn (richting 2020) en de lange termijn (richting 2030).

Planning (globaal) September 2014: start

- kwartiermakersfase
- Juni 2015: plan van aanpak vastgesteld in bestuurlijke regiegroep
- Juli 2015: start MIRT Onderzoek
- 2016: afronding MIRT Onderzoek

Betrokken partijen Het rijk, Strategisch Platform Logistiek (SPL), Transport en Logistiek Nederland (TLN), TNO en provincies, gemeenten, maatschappelijke organisaties en bedrijven die geografisch gelegen zijn op de corridor Zuid.

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

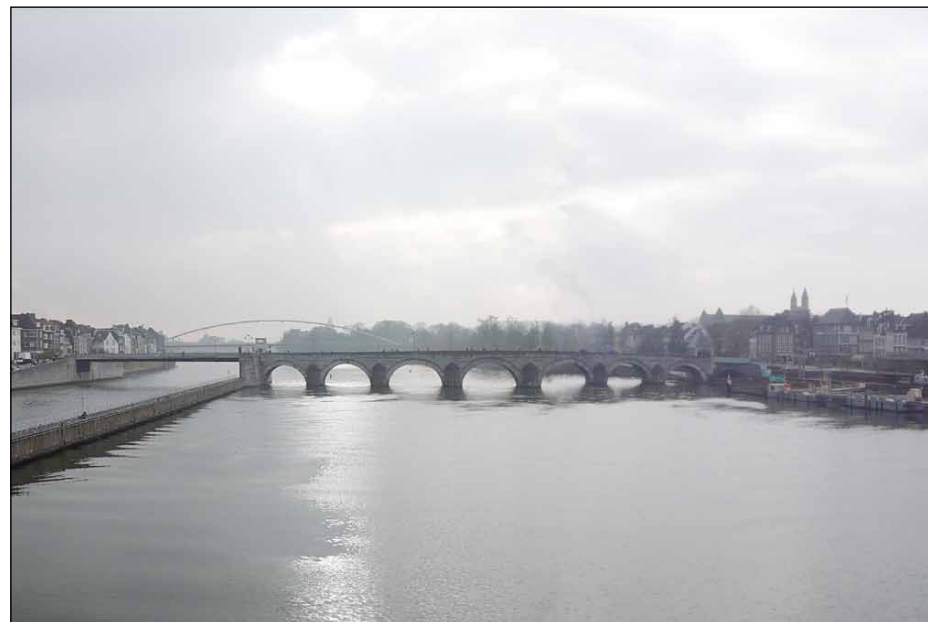
2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Koploper Hoogwaterveiligheid Maastricht



Aanleiding en doel Voor het rivierengebied hebben rijk en regio gekozen voor een combinatie van dijkversterking en rivierverruiming om de waterveiligheid te borgen. Rivierverruiming maakt het systeem robuuster en creëert kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. De minister van IenM heeft de regio gevraagd om met een onderbouwd voorstel te komen voor kansrijke rivierverruimende maatregelen tot 2030. Daartoe zijn in november 2015 langs de Maas drie MIRT Onderzoeken gestart: MIRT onderzoek Koploper Maastricht is daar één van. Het doel van het MIRT Onderzoek is te bezien of er in Maastricht 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. Dit gebeurt vooruitlopend op de vierde landelijke toetsronde waterkeringen.

Op basis van de best beschikbare gegevens zijn door middel van een participatief proces met burgers en belanghebbenden de kansen en gewenste (combinatie van) maatregelen voor een duurzame en integrale oplossing voor de hoogwaterproblematiek in Maastricht onderzocht. Dit heeft geleid tot een concrete onderzoeksagenda met een zevental kansrijke maatregelen om de hoogwaterveiligheidsopgave van Maastricht aan te pakken. Er is onderzocht welke van deze maatregelen op korte termijn, voor 2028, genomen zouden kunnen en moeten worden. Het resultaat hiervan loopt mee in het proces van het regionale voorstel Maas waarin de regio een voorstel zal doen voor kortetermijnmaatregelen. Hierover worden in het BO MIRT van 2016 afspraken gemaakt.



De maatregelen voor de langere termijn zullen nader uitgewerkt en onderzocht worden op effecten.

Planning In het BO MIRT van 2016 worden afspraken gemaakt over het regionaal voorstel Maas. In het BO MIRT van 2017 zullen de eindresultaten van de overige maatregelen er liggen.

Betrokken partijen De gemeente Maastricht trekt het MIRT Onderzoek in samenwerking met gemeente Eijsden-Margraten, het rijk (ministerie van IenM), de provincie Limburg en

Waterschap Roer en Overmaas. Bewoners en maatschappelijke organisaties zijn vanaf het begin betrokken bij het MIRT Onderzoek.

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Koploper Maas Venlo



Aanleiding en doel Voor het rivierengebied hebben rijk en regio gekozen voor een combinatie van dijkversterking en rivierverruiming om de waterveiligheid te borgen. Rivierverruiming maakt het systeem robuuster en creëert kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. De minister van IenM heeft de regio gevraagd met een onderbouwd voorstel te komen voor kansrijke rivierverruimende maatregelen tot 2030. Daartoe zijn in november 2015 langs de Maas drie MIRT Onderzoeken gestart: MIRT Onderzoek Koploper Maas Venlo is daar één van. In het MIRT Onderzoek wordt bestudeerd welke ruimtelijke opgaves en opgaves op het gebied (hoog)waterveiligheid met elkaar te verbinden zijn. Zo wordt duidelijk waar koppelkansen liggen en waar op korte termijn meerwaarde te creëren is voor zowel ruimtelijke ontwikkeling als (hoog) waterveiligheid. Daarnaast wordt onderzocht hoe zowel inhoudelijk en tactisch als financieel deze kansen voor koppelen benut kunnen worden.

Planning Het MIRT Onderzoek wordt in 2016 afgerond. De resultaten vormen input voor het regionaal voorstel Maas.

Betrokken partijen De gemeente Venlo trekt het MIRT Onderzoek en werkt samen met waterschap Peel en Maasvallei, de gemeente Peel en Maas, de gemeente Horst aan de Maas, de provincie Limburg en het rijk (ministerie van IenM). Maatschappelijke organisaties zijn betrokken via werkateliers.



Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Koploper Ravenstein-Lith



Aanleiding en doel Voor het rivierengebied hebben rijk en regio gekozen voor een combinatie van dijkversterking en rivierverruiming om de waterveiligheid te borgen. Rivierverruiming maakt het systeem robuuster en creëert kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. De minister van IenM heeft de regio gevraagd met een onderbouwd voorstel te komen voor kansrijke rivierverruimende maatregelen tot 2030. Daartoe zijn langs de Maas drie MIRT Onderzoeken gestart: MIRT Onderzoek Koploper Ravenstein-Lith is daar één van. Het MIRT Onderzoek heeft als doel te verkennen welke bijdrage rivierverruiming kan leveren aan de waterveiligheidsopgave en wat voor kansen dit biedt voor het gebied. Daarbij wordt gestreefd naar een invulling van dijkversterking en rivierverruiming die passen bij het karakter en de ambities van het gebied.

Planning Het MIRT Onderzoek wordt in 2016 afgerond. De resultaten vormen input voor het regionaal voorstel Maas. Van belang is de samenloop met de dijkverbetering Ravenstein-Lith, waarvan de start van de verkenning is voorzien in 2017 in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP 2017-2022).

Betrokken partijen Het MIRT Onderzoek wordt getrokken door het waterschap Aa en Maas in nauwe samenwerking met de provincie Noord-Brabant en de gemeente Oss. Daarnaast wordt in het MIRT Onderzoek samengewerkt met Natuurmonumenten, de gemeente Wijchen, de gemeente West Maas en Waal, waterschap Rivierenland, de provincie Gelderland, ZLTO en het Rijk.



Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

• •

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2017: Op basis van inhoudelijke samenhang is het blad *Brainport Avenue* samengevoegd met het blad *Brainport City* en gewijzigd in *Adaptief programma Brainport City*.

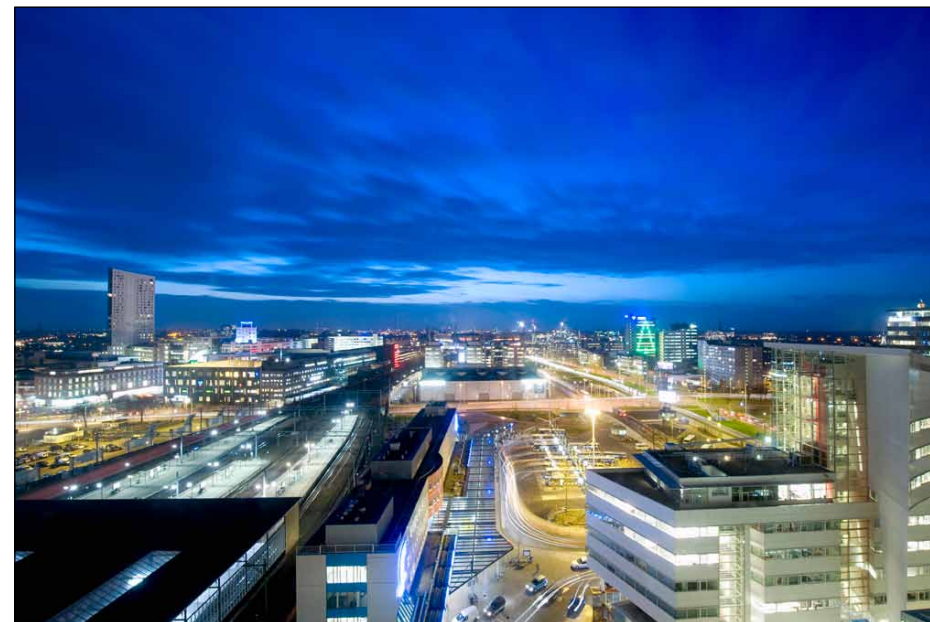
Adaptief programma Brainport City



Aanleiding en doel In het BO MIRT van 13 november 2014 is de Gebiedsvisie Brainport City vastgesteld. De gebiedsvisie geeft een kansrijk toekomstperspectief waarmee de Brainportregio, die voor de Nederlandse economie zo belangrijk is, internationaal kan blijven concurreren, daarbij voortbouwend op Technologie, Design en Kennis. Hoofdogaven hierbij zijn verbeteringen van de agglomeratiekracht, de connectiviteit en het vestigingsklimaat. Voor de toekomstige ontwikkeling van de Brainportregio wordt ook de koppeling gelegd met de stedelijke cultuur. Dit gebeurt via de aanpak van tien majeure en samenhangende opgaven, zowel op gebieds- als op netwerkniveau:

1. internationale verbindingen;
2. stationsomgeving Eindhoven;
3. centrum stedelijke ontwikkeling Eindhoven;
4. multimodaal transferpunt Acht;
5. Brainport Shuttle;
6. (her)ontwikkeling van Noordwest;
7. hoofdwegennet;
8. opschalen van HOV-systeem;
9. innovatie, *Smart City/smart mobility, living lab*;
10. landschap, stedelijk groen en water als kwaliteitsdragers.

Met de vaststelling van de gebiedsvisie is het MIRT Onderzoek Brainport Avenue (2013-2014) afgerond. Daarbij is besloten om de opgaven uit de gebiedsvisie onder regie van de regio verder uit te werken in een adaptief programma en een ontwikkelstrategie (organisatievoorstel en bekostigingsstrategie). De eerste uitwerkingen van het adaptief programma en de ontwikkelstrategie lagen voor in het BO MIRT van 5 november 2015. Hierin is afgesproken om het adaptief programma en de ontwikkelstrategie in de eerste helft van 2016 verder uit te werken en ter



definitieve besluitvorming in 2016 voor te leggen aan de stuurgroep Brainport City.

De opgaven kennen ook een relatie tot andere schaalniveaus en (beleids)ontwikkelingen elders (waaronder in Den Bosch, Den Haag en Brussel). Denk aan trajecten als Agenda Stad, Nationale Omgevingsagenda/-visie (NOA/NOVI, OV- en Spoortafel, Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) en diverse MIRT-trajecten die hun eigen gremia kennen. Dit geldt specifiek voor de opgaven internationale verbindingen (grensoverschrijdende spooragenda en Alderstafel Eindhoven Airport) en hoofdwegennet (Bereikbaarheid Zuid-Nederland).

Planning Voor 2016 zijn de volgende resultaten voorzien, die zullen worden besproken in het komende BO MIRT van najaar 2016:

1. adaptief programma en ontwikkelstrategie (organisatievoorstel en bekostigingsstrategie);
2. roadmap schaalessprong in hoogstedelijkheid, fase 1 zuidzijde station Eindhoven;
3. roadmap multimodaal transferpunt bij Acht.

Betrokken partijen Gemeente Eindhoven (trekker), het rijk (ministeries van IenM en EZ), de provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport, NS, Brainport Development en regiogemeenten (met name de gemeenten Best, Helmond, Oirschot en Veldhoven).

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma SmartwayZ.NL (Bereikbaarheid Zuid-Nederland)

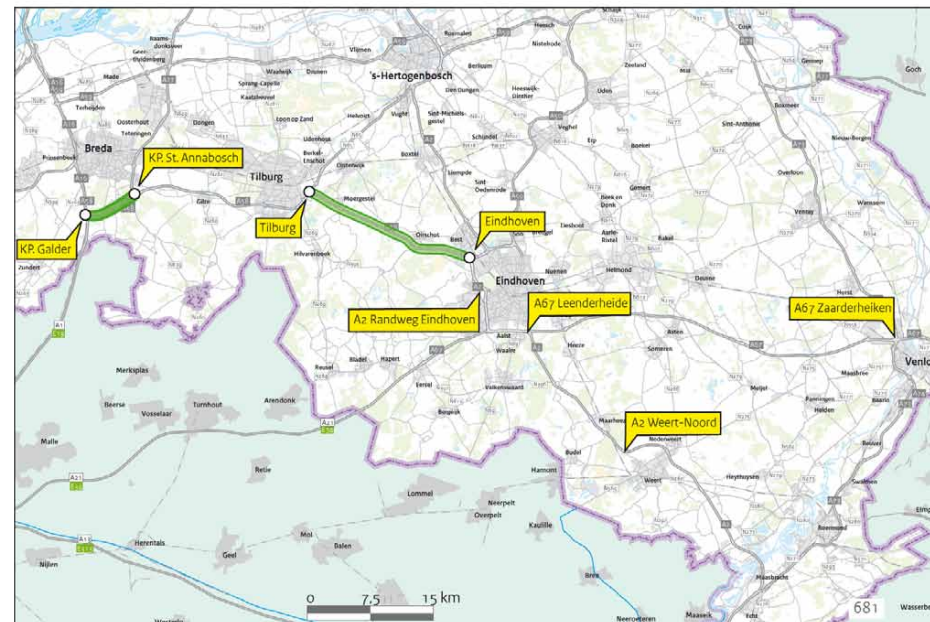


Opgave Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost-Nederland en de greenport Venlo is een belangrijke opgave uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Zowel dit vestigingsklimaat als een goede bereikbaarheid zijn essentieel om deze regio internationaal te laten concurreren. Een goede bereikbaarheid van de internationale achterlandverbinding van de mainport Rotterdam via Brabant en Limburg naar Duitsland en van de as van Utrecht via Eindhoven naar Limburg is hierin cruciaal.

Nederland heeft daarnaast een ambitie om een koploperpositie in te nemen bij het ontwikkelen van innovatieve concepten en toepassen van Smart Mobility. De regio Zuid-Oost-Brabant/Noord-Limburg is hier in potentie een mooie locatie voor. Bedrijven en kennisinstellingen op het gebied van *automotive*, samen met een groot aandeel regionaal verkeer, geven de mogelijkheid om een geconcentreerde vloot te creëren en de bewoners erbij te betrekken.

In 2014 is het MIRT Onderzoek Kennisas A2 gestart naar aanleiding van de uitkomsten van de update NMCA 2013. De kwartiermakersfase van dit onderzoek is afgerond en drie onderdelen zijn verder meegenomen in het Programma SmartwayZ.NL: MIRT Onderzoek A2 Weert – Leenderheide, MIRT Onderzoek A2 Randweg Eindhoven en de MIRT Verkenning A67 Leenderheide-Zaarderheiken.

Oplossing Het Programma SmartwayZ.NL (voorheen Bereikbaarheid Zuid-Nederland) bestaat uit een samenhangend pakket van acht deelopgaven die gezamenlijk zullen worden aangestuurd. Het doel van het totale programma is om het



mobilitéitssysteem van Zuid-Nederland te versterken door op slimme wijze maatregelen te realiseren ten behoeve van het verbeteren van de bereikbaarheid in Zuid-Nederland. In dit programma worden de mogelijkheden van intelligente transportsystemen (ITS) en Smart Mobility verder ontwikkeld en toegepast op het hoofdwegenet en het stedelijk netwerk in Zuid-Nederland. In het programma werken rijk, regionale overheden, marktpartijen en kennisinstellingen samen.

Planning De mate van vrijheid in de sturing binnen het programma is afhankelijk van de fase waarin de onderdelen zich bevinden. Zo is

de vrijheid voor het deelprogramma InnovA58 beperkt. Vorig jaar is een voorkeursalternatief voor dit project bepaald en zijn de scope en het budget hiervoor vastgesteld. Het doel is een zo snel mogelijke realisatie van verbreding van de trajecten Eindhoven-Tilburg en St. Annabosch-Galder. Een voorbeeld binnen het programma waarbij nog wel sprake is van meer vrijheidsgraden is het traject A67 Leenderheide-Zaarderheiken. Daar zal dit jaar de verkenning starten, waarbij bekeken zal worden in hoeverre Smart Mobility kan bijdragen aan de oplossing van problemen op dit traject. Hiervoor zal naar verwachting dit najaar de startbeslissing worden verstuurd.

Programma SmartwayZ.NL (Bereikbaarheid Zuid-Nederland) (vervolg)

Politiek/bestuurlijk Op 5 november 2015 zijn in het BO MIRT Zuid Nederland afspraken gemaakt over een pakket maatregelen om de bereikbaarheid van Zuid-Nederland te verbeteren. In het voorjaar van 2016 zijn afspraken gemaakt over de governance van dit programma.

Uitvoering Het programma bestaat uit verschillende deelopgaven die in zich in verschillende fases van de MIRT-procedure bevinden. Voor projecten waarvan de scope, het budget en de planning zijn vastgesteld is een apart projectblad opgenomen. Voor het programma betreft het deelprogramma InnovA58. Zie MIRT-blad SmartwayZ.NL: InnovA58.

Het programma zal adaptief worden ingericht. Vooraf alles programmeren voor de lange termijn wordt losgelaten, zodat ruimte blijft bestaan voor het inspelen op veranderende omstandigheden en nieuwe technologische mogelijkheden.

Verkenning/planuitwerking				
Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Budgetflexibiliteit	Openstelling
InnovA58	Zie apart MIRT-blad SmartwayZ.nl: InnovA58	401	Bestuurlijk verplicht	2022 - 2024
ITS/Smart Mobility		30	Gebonden	
MIRT Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken		150	Gebonden	
Overige onderzoeken	- A2 Randweg Eindhoven - A2 Weert – Leenderheide - N279 toekomstbestendig uitvoeren - Slimste oplossing A58 Tilburg – Breda			
Totaal		581		
Totaal beschikbaar		581		
juridisch verplicht		0%		

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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.

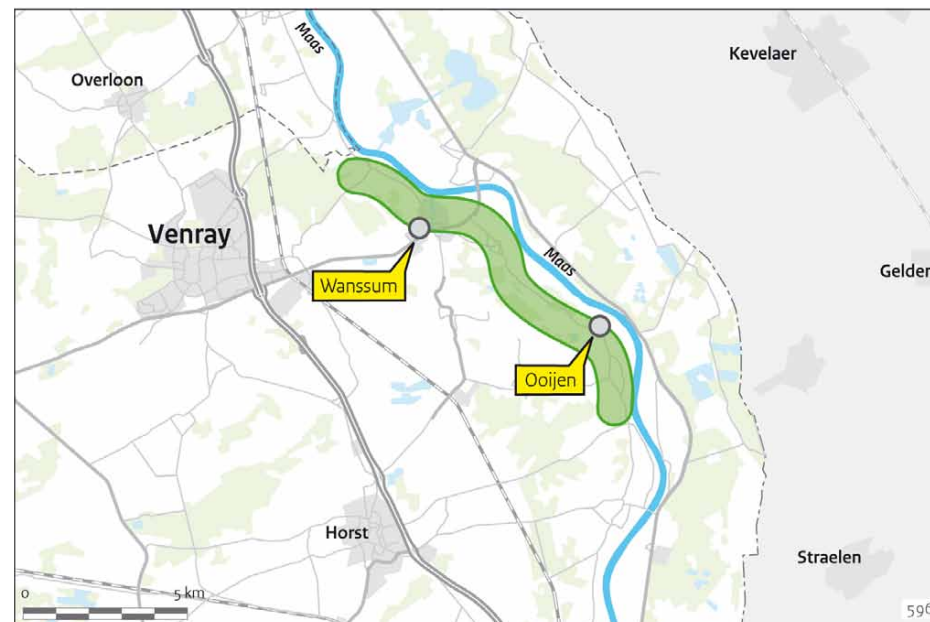
Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum



Opgave Ooijen-Wanssum is een gebiedsontwikkeling waarin een aantal doelen wordt gecombineerd. Het project draagt bij aan de waterveiligheidsdoelstelling van het noordelijke Maasdal voor de korte en de lange termijn. In combinatie daarmee wordt een rondweg aangelegd en natuur ten behoeve van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) ontwikkeld. De provincie Limburg is de trekker van dit project. De doelstellingen van de gebiedsontwikkeling zijn:

- hoogwaterbescherming (1:250) door aanleg en verbetering van de primaire waterkeringen;
- duurzame waterstanddaling door het bieden van voldoende ruimte voor de Maas voor (toekomstige) hoogwaters en daarmee het leveren van een substantiële waterstanddaling (ten minste 35 cm);
- aaneengesloten waterrijk landschap: vorming van een groot, aaneengesloten, waterrijk landschap in de Oude Maasarm en langs de Maas waar rivierverruiming, natuurontwikkeling en recreatie hand in hand gaan;
- economische ontwikkeling en leefbaarheid door het toestaan van economische ontwikkelingen op plaatsen waar de Waterwet door concrete rivierkundige maatregelen overbodig wordt of waar de baten van sectorale regelgeving niet in verhouding zijn met de (maatschappelijke) kosten.

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 geïnvesteerd in de haven van Wanssum.

Planning 2016 projectbeslissing
2017 start realisatie
2020 waterveiligheidsdoelstelling bereikt
2022 afronding project
2023 opleveringsbeslissing (MIRT 4)

Financiën Het taakstellend budget voor Ooijen-Wanssum bedraagt € 210 mln (prijsspeil 2011). Het ministerie van IenM draagt maximaal € 121 mln bij (inclusief btw, prijspeil 2011). Deze bijdrage is bedoeld voor het realiseren van de

waterveiligheidsdoelstellingen uiterlijk in 2020, te weten:

1. het realiseren van de wettelijke veiligheidsnorm van 1:250 per jaar door aanleg en verbetering van primaire waterkeringen;
2. het realiseren van een waterstanddaling van ten minste 35 cm, gemeten in de as van de rivier bij rivierkilometer 123 bij een afvoer van 3275 m³/s, stationair berekend.

De regio draagt € 75 mln (prijsspeil 2011) bij aan het project Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum. Het budget wordt jaarlijks geïndexeerd conform de IBOI-index.

Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum (vervolg)

Politiek/bestuurlijk Naast het rijk zijn de provincie Limburg, het Waterschap Peel en Maasvallei, de gemeenten Horst aan de Maas en Venray erbij betrokken. In november 2012 is een bestuurs-overeenkomst tussen rijk en regio gesloten over de verdere planuitwerking. Ondertekening van de bestuursovereenkomst voor de realisatiefase Ooijen-Wanssum is voorzien na de zomer van 2016.

Uitvoering De provincie Limburg is verantwoordelijk voor de uitvoering van het project. De planuitwerking verloopt via het instrument van het Provinciaal Inpassingsplan. Deze is op 13 mei 2016 vastgesteld en ligt momenteel ter inzage voor beroep bij de Raad van State.

Jaar*	Budget	Gereed
MIRT 2014	121	2022
MIRT 2015	123	2022
MIRT 2016	121	2022
MIRT 2017	121	2022
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Gebied **Zuid-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

•

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2015: Dit project is overgegaan van verkenning naar de planuitwerkingsfase.

Az 't Vonderen-Kerensheide

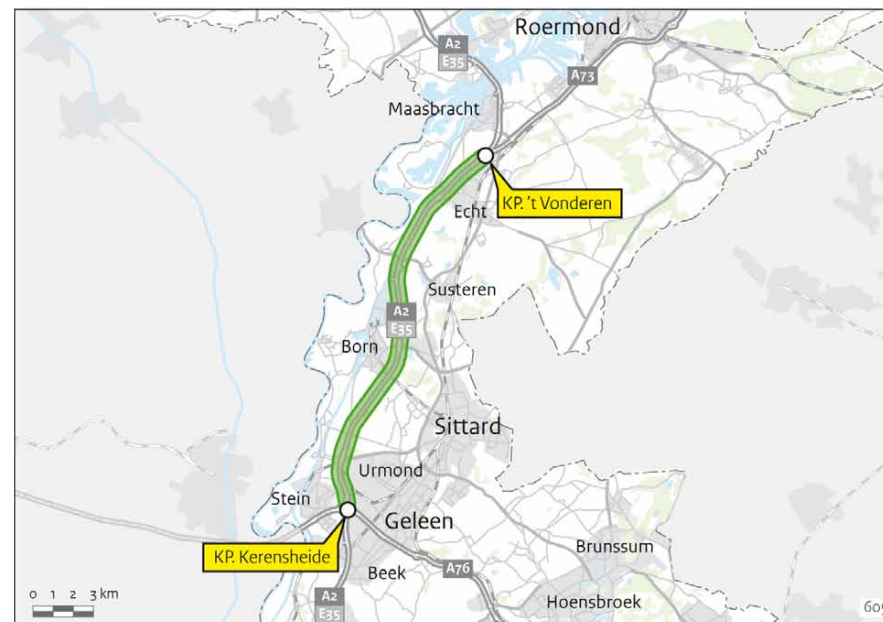


Opgave Op het tracé van de A2 in Midden-Limburg zijn spitsstroken geopend tussen de knooppunten 't Vonderen en Kerensheide (tussen de aansluitingen van de A2 met de A73 en A76). Daarnaast is knooppunt Kerensheide uitgebreid met een fly-over. Dit tracé is onderdeel van de corridor op snelwegniveau die 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 waarden tot een weg met 2x3 rijstroken met daarnaast vluchtstroken. Het project draagt hiermee bij aan een verbetering van de robuustheid, (reis) betrouwbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming van het tracé.

Planning 2017: Tracébesluit
 2022: start realisatie
 2025-2027: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 262 mln.
 Artikel IF 12.03.02.



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.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2015	256	2025-2027
MIRT 2016	261	2025-2027
MIRT 2017	262	2025-2027
verschil	6	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	6	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 getemporeerd, 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 teveel 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



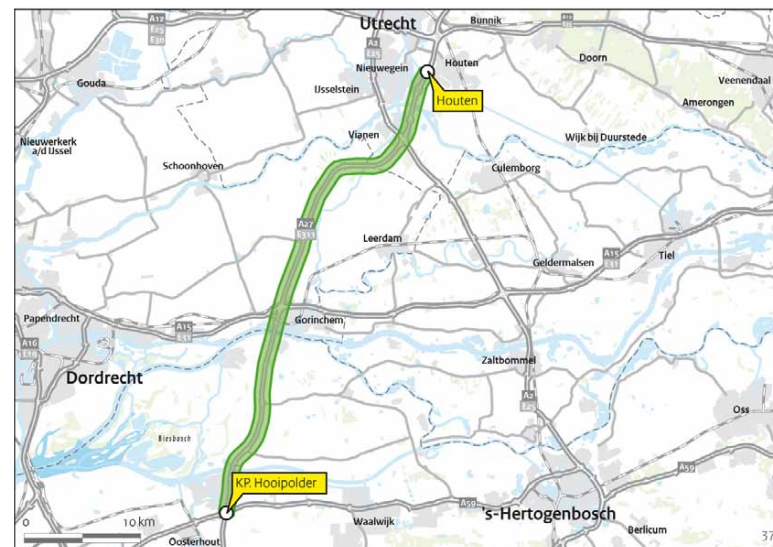
Opgave Op de A27 Breda-Utrecht neemt de omvang van de automobiliteit toe. De voorziene reistijden voldoen niet aan de streefwaarden die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn geformuleerd.

Oplossing

Gezien het beperkte budget is er de noodzaak uit te gaan van een versoberd alternatief met een zo groot mogelijk probleemoplossend vermogen. De weg komt er (op hoofdlijnen) als volgt uit te zien: richting Breda (komende vanuit het noorden) komen er tussen Houten en Everdingen en tussen Scheiwijk en Werkendam vier reguliere rijstroken. De andere trajectdelen krijgen drie rijstroken, waarvan één spitsstrook. Richting Utrecht (komende vanuit het zuiden) krijgt het gehele traject op de A27 tussen Hooipolder en Houten drie rijstroken. Tussen Werkendam en Scheiwijk gaat het om reguliere rijstroken, op de rest van het traject komt een spitsstrook. Knooppunt Hooipolder krijgt een verbindingsboog. Vanaf de A59 vanuit het westen kan na realisatie zonder verkeerslichten worden ingevoegd op de A27 richting het noorden. Er komt een tweede Merwedebrug en de bestaande Merwedebrug wordt aangepast conform de Beleidslijn Grote Rivieren.

Planning 2017: Tracébesluit
 2019: start realisatie
 2023-2025: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 860 mln. Hierbij wordt rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 30 mln, Artikel IF 12.03.01 en IF 12.03.02. Het besluit over het voorkeursalternatief is genomen in het bewustzijn dat er een grote



spanning op het budget stond als gevolg van de ver doorgevoerde versobering, waarbij het uitgangspunt was dat zo veel mogelijk kunstwerken hergebruikt zullen worden. Bij uitwerking van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) bleek op delen van het traject dat de eerdere versobering te veel impact had en er aanvullend budget nodig was om een robuust ontwerp te kunnen realiseren ten gunste van de doorstroming en de veiligheid.

Politiek/bestuurlijk De gemeente Gorinchem en het rijk hebben een bestuurlijke overeenkomst betreffende de aansluiting van Gorinchem-Noord op de A27 afgesloten. In deze overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de planologische samenhang tussen bedrijven-terrein Grote Haar en de capaciteits-

uitbreiding van de A27. Het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) is vastgesteld op 30 mei 2016.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 4, 12, 19, 40, en 43 uit de File Top 50.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2015	787	2023-2025
MIRT 2016	810	2023-2025
MIRT 2017	860	2023-2025
verschil	73	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	4	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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

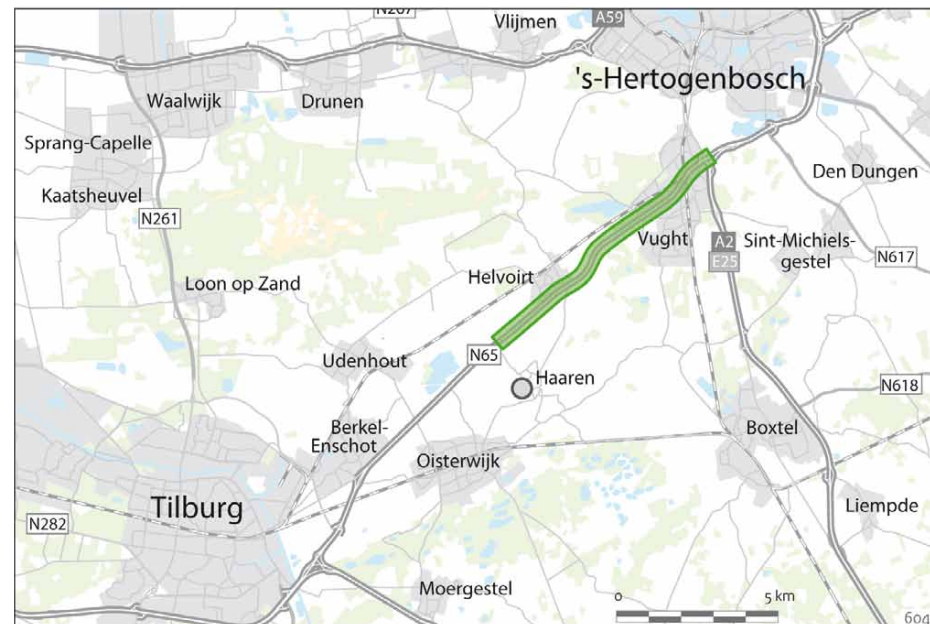


Opgave De leefbaarheid langs en de veiligheid op de N65 staan onder druk. De N65 zorgt voor barrièrewerking en geluidshinder. In de kern van Vught treedt daarbij een cumulatie van geluidhinder op vanwege de N65 en twee spoorlijnen. Ook ervaren de gemeenten Vught en Haaren onveiligheid door sluipverkeer.

Het doel van het project is het verbeteren van de leefbaarheid. Daarbij gaat het om geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en vermindering van de barrièrewerking tussen de woongebieden aan weerszijde 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: het in Helvoirt realiseren van een geoptimaliseerde kruising met extra opstelstroken op de N65 richting Tilburg, een fietstunnel, de ecopassage bij het Helvoirts Broek en parallelwegen. Ook in Vught worden maatregelen gerealiseerd, zoals een gelijkvloers kruispunt, een verdiepte N65 ten behoeve van ongelijkvloerse kruisingen en aanpassingen van op- en afritten.

Planning Op 16 mei 2013 heeft de minister van IenM de startbeslissing MIRT Verkenning N65 Vught-Haaren naar de Tweede Kamer gestuurd. Op



27 juni 2016 heeft de minister van IenM de voorkeursbeslissing N65 naar de Tweede Kamer gestuurd en daarmee is de verkenning afgerond.

2021: Start realisatie
 Eind 2023: Openstelling

Financiën

Het taakstellend budget is €107 mln (inclusief bijdrage regio €51 mln). Artikel IF 12.03.02.

Politiek/bestuurlijk Het ministerie van IenM werkt samen met de provincie Noord-Brabant (als medeopdrachtgever) en de gemeenten

Vught, Haaren en 's-Hertogenbosch. Bij de afronding van de verkenning hebben deze partijen de bestuursovereenkomst N65 in juli 2016 ondertekend.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2017	107	eind 2023

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

Gebied **Zuid-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: De projectbladen over de A58 Sint Annabosch-Galder en de A58 Eindhoven-Tilburg zijn samengevoegd tot één MIRT-blad. Het project is opgenomen in het programma SmartwayZ.NL (Bereikbaarheid Zuid-Nederland). Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

SmartWayZ.NL (bereikbaarheid Zuid Nederland): InnovA58



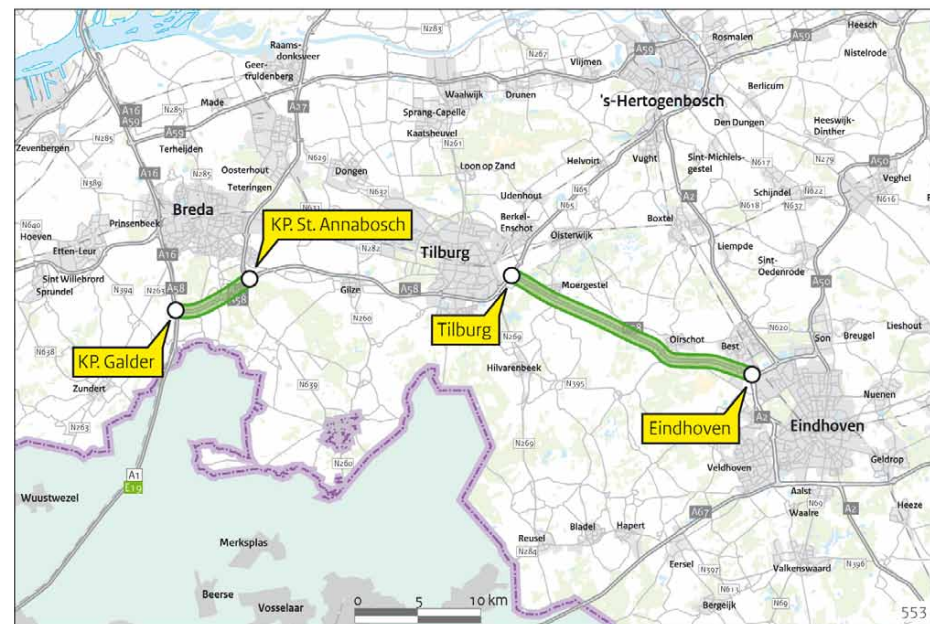
Opgave De 160 km lange autosnelweg A58 loopt vanuit Vlissingen tot de Ring Eindhoven. Deze weg verbindt de meeste grote Brabantse steden onderling (oost-west). Bovendien is de route onderdeel van de verbindingen Rotterdam-Antwerpen en Rotterdam- Zuidoost Nederland-Ruhrgebied. Uit de NMCA (mei 2011) blijkt dat in het hoge groeiscenario (GE) in 2030 op de A58 tussen Breda en Tilburg een knelpunt zal ontstaan. De verkenning heeft aangetoond dat de reistijdfactor op het traject Sint Annabosch-Galder in 2030 boven de 1,5 ligt en derhalve niet meer voldoet aan de streefwaarde uit de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Bovendien speelt op het traject colonnevorming door vrachtverkeer, die van invloed is op doorstroming en veiligheid.

Oplossing De oplossing voor het project is onderzocht binnen het project InnovA58. Dit project had als extra opgave om te onderzoeken in welke vorm innovaties een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing en de versnelling hiervan.

A58 Sint Annabosch-Galder: In het najaar 2015 is de voorkeursbeslissing genomen voor een verbreding naar 2x3 rijstroken en aanpassing van de knooppunten Sint-Annabosch en Galder.

A58 Eindhoven-Tilburg: In het najaar 2015 is de voorkeursbeslissing genomen voor een verbreding naar 2x3 rijstroken en aanpassing van de knooppunten De Baars en Batadorp en de aansluitingen Moergestel en Best.

De planuitwerking zal evenals de verkenning binnen het project InnovA58 worden uitgewerkt en zal medio 2016 opgestart worden. Het project InnovA58 zal tevens de inbreng van innovaties in het project stimuleren, onder andere door de inrichting van een *living lab* voor innovaties in de periode 2016-2020. De innovatieopgave van het project richt zich op optimale *life cycle costs*, *smart mobility*, minder milieuhinder/energieneutraal en nieuwe



diensten langs de weg. Het project InnovA58 maakt onderdeel uit van het Programma SmartwayZ.NL (voorheen Bereikbaarheid Zuid Nederland), zie hiervoor betreffende MIRT-blad. Waar relevant zal dit project in samenhang met andere onderdelen van dit programma worden bekeken.

Planning Medio 2016 starten de werkzaamheden aan het Ontwerp-Tracébesluit (OTB).
 2020: Start realisatie
 2022 – 2024: Openstelling

Financiën Het taakstellend budget voor het project InnovA58 is vastgesteld op € 401 mln inclusief de € 10 mln voor het living lab. Het

budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG).

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 20, 21 en 42 uit de File Top 50.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2017	401	2022-2024

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

• • •

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2014: De projecten Beta II en High Tech Automotive Campus zijn vrijwel voltooid. De bouw van het project Device Process Building is recentelijk gestart. Het project Chemelot Accelerator/Netwerkplaza zal gewijzigd bij EZ worden ingediend en beoordeeld.

2015: De Internationale School Eindhoven is geopend. De projecten Betall en High Tech Automotive Campus zijn voltooid en geopend. Fase 1 van project Device Process Building is vrijwel voltooid. Chemelot Accelerator/Netwerkplaza is in gewijzigde opzet bij EZ ingediend en positief beoordeeld. Realisatie start in 2014.

2016: Fase 1 van project Device Process Building is voltooid.

Sterke regio's: Zuid-Nederland



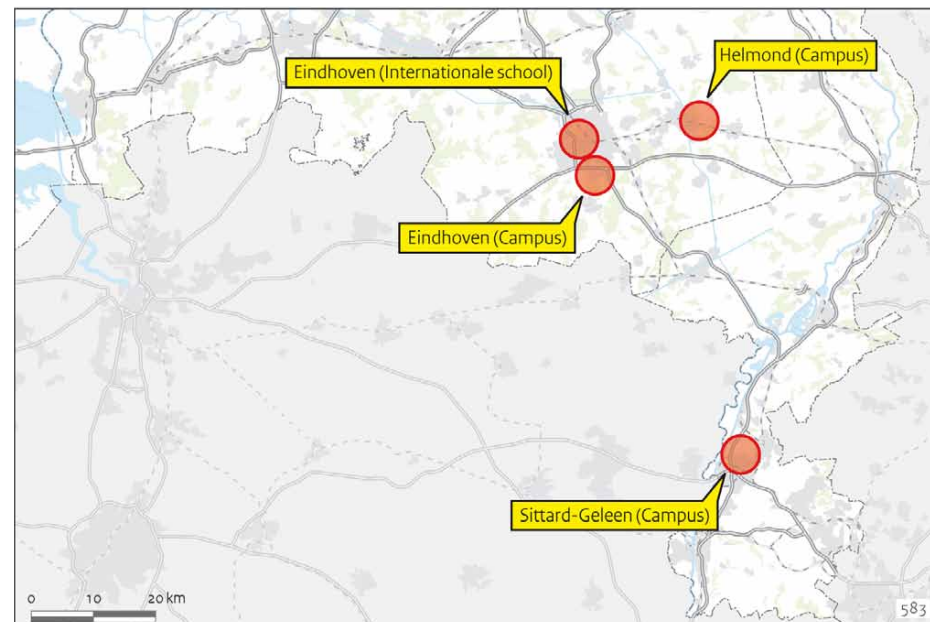
Opgave Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

Oplossing In vier toonaangevende sterke Regio's is geïnvesteerd in ambitieuze projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Nijmegen-Twente).

Financiën In de regio Brainport Zuidoost-Nederland is aan twee projecten een rijksbijdrage toegekend uit het voormalige Sterke Regio-budget van het Fonds economische structuurversterking (Fes):

- Internationale school Eindhoven (lening € 7 mln): het aantrekken van internationale kenniswerkers is noodzakelijk om de ambities voor de technologische topregio Brainport te kunnen waarmaken.
- Drie campussen Zuidoost-Nederland (€ 24,8 mln): de High Tech Campus in Eindhoven, de Chemelot Campus in Sittard-Geleen en de High Tech Automotive Campus in Helmond.

Politiek/bestuurlijk Samen met de geselecteerde regio's wordt bepaald welke fysieke of kennisinfrastructuur de regio ontbeert om de potentie te kunnen waarmaken.



Uitvoering In samenwerking met publieke en private partijen in de regio worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EZ en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk.

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen ●

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning ●

Financiën ● ●

Politiek/Bestuurlijk ● ●

Toelichting op de wijzigingen

2013: De nadere overeenkomst Grensmaas leidt tot wijzigingen: het betreft twee jaar langere grindwinning en daardoor twee jaar latere oplevering van het project. Basis blijft echter dat de daaraan gekoppelde veiligheidsdoelstelling voor de Grensmaas onveranderd blijft. Daarnaast is door de afspraken het budget verhoogd met € 34,2 mln. Door de leningsovereenkomst is het budget met € 40 mln verhoogd.

2014: Begin 2013 is de scope natuur in de Grensmaas verlaagd van 1252 ha naar 1208 ha, als uitvloeisel van de herijking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de daardoor verminderde financiële middelen voor het realiseren van de natuurdoelstelling.

2015: Het taakstellend budget is gecorrigeerd (- € 1,7 mln) voor foutieve boeking ten gunste van de Zandmaas.

Grensmaas



Opgave De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 leverden veel overlast en schade op. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Het Grensmaasproject, 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 De wateroverlast in de gebieden achter de kaden wordt gereduceerd door middel van een beschermingsniveau van 1:250, via verlaging van de hoogwaterstanden in de Maas. Dit wordt bewerkstelligd door rivierverruimende maatregelen, waardoor tegelijkertijd natuurontwikkeling, ecologisch herstel en grindwinning plaatsvinden.

Planning 2008: start van de uitvoering.
 2017: doelstelling waterveiligheid bereikt (met uitzondering van de sluitstukkaden: 2020).
 2018: natuurdoelstelling bereikt.
 2024: delfstoffenwinning gerealiseerd.

Financiën Taakstellend budget: € 151 mln (inclusief € 40 mln voortkomend uit de Leningovereenkomst Grensmaas, zie onder Politiek/Bestuurlijk). Artikel DF 1.01.04. Dit project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

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 conceptuitvoeringsovereenkomst aangeboden aan het uitvoerende Consortium Grensmaas, dat op basis daarvan een concept-uitvoeringsplan heeft opgesteld. Met het consortium is daarvoor een intentieovereenkomst getekend. In 2005 is de uitvoeringsovereenkomst tussen overheden en consortium getekend en heeft de provincie Limburg het Provinciaal



Omgevingsplan (POL) Grensmaas vastgesteld. In 2007 is dit POL onherroepelijk geworden. In 2008 is het consortium op de eerste locaties gestart met uitvoerende werken. Begin 2012 is tussen betrokken partijen de nadere overeenkomst Grensmaas gesloten (ter waarde van € 34,2 mln) en daarnaast de leningovereenkomst Grensmaas (ter waarde van € 40 mln). Hiermee is een oplossing gevonden voor de verslechterde grindmarkt waarmee de voortzetting van het Grensmaasproject veilig is gesteld en de hoogwaterdoelstelling voor de Grensmaas overeind kan blijven.

Uitvoering Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	146	2020
MIRT 2014	151	2020
MIRT 2015	150	2020
MIRT 2016	150	2020
MIRT 2017	151	2020
verschil	5	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	4	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	66
2013	68
2014	69
2015	71

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 waterveiligheidsdoelstelling van de sluitstukkaden is ongewijzigd en blijft staan voor het jaar 2020.

Zandmaas



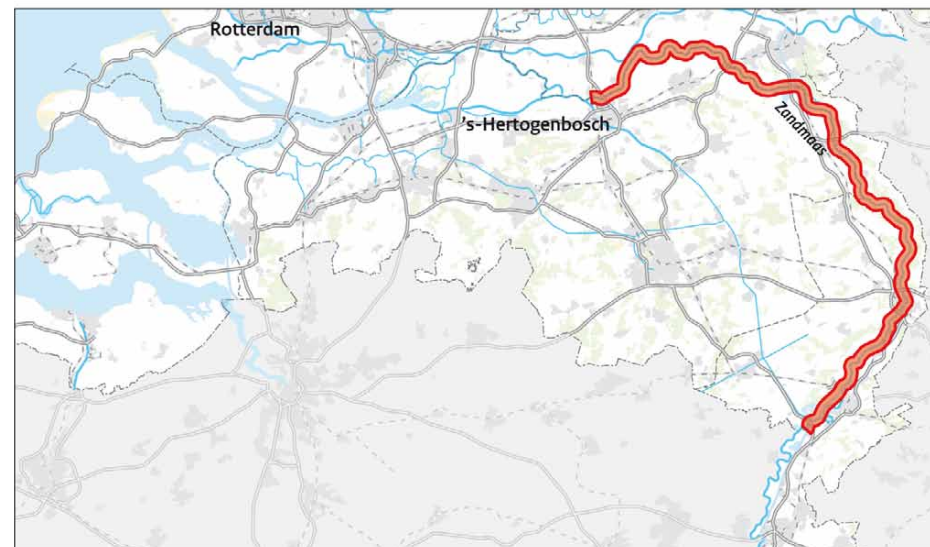
Opgave De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 leverden veel overlast en schade op. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Dit plan is de basis voor de planvorming van de Zandmaas.

Oplossing Het Zandmaastraject is 150 km lang en loopt van Linne tot Hedel. De te nemen maatregelen zijn opgenomen in het Tracébesluit Zandmaas/ Maasroute en in het Provinciaal Omgevingsplan (POL) Zandmaas. Met de uitvoering van de maatregelen wordt in 2015 aan de bevolking achter de kaden van de Zandmaas een hoogwaterbescherming geboden van 1:250 en tevens wordt er beperkt natuur ontwikkeld. Maatregelen gericht op hoogwaterbescherming zijn verbreding, verdieping, retentie, hoogwatergeulen en kadeverhoging. Bij de Zandmaas, waarvoor door de convenantpartners middelen zijn gereserveerd, ligt het accent op het zo snel mogelijk realiseren van de hoogwaterbescherming. De opdrachtgever is het ministerie van IenM.

Planning 2002: start realisatie
 2020: waterveiligheidsdoelstelling sluitstukkaden

Financiën Taakstellend budget: € 407 mln. Artikel DF 1.01.04. Dit project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Politiek/bestuurlijk Er is voldaan aan de politieke toezegging om voor 1 januari 2008 aan 70% van de bevolking achter de kades in de Zandmaas een hoogwaterbescherming te bieden van 1:250 per jaar.



Uitvoering Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering. In 2012 heeft een scopewijziging plaatsgevonden in verband met de uitbreiding van het retentiebekken nabij het Lateraal Kanaal West. In 2013 is de scope natuur in de Zandmaas gewijzigd.

Jaar*	Budget	Oplevering sluitstukkaden
MIRT 2013	397	2020
MIRT 2014	403	2020
MIRT 2015	407	2020
MIRT 2016	407	2020
MIRT 2017	407	2020
verschil	10	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	8	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	235	
2013	253	
2014	274	
2015	293	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing ●

Planning

Financiën ● ●

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het taakstellend budget is bijgesteld met € 47,5 mln door implementatie van de standaard tunneltechnische installaties.

2015: Het taakstellend budget is bijgesteld met € 53 mln naar aanleiding van de nadere invulling van de afspraken over de waardevastheid van de bijdragen.

Az Passage Maastricht



Opgave De A2 doorkruist de stad Maastricht. Hierdoor is er een meervoudig probleem van verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, kwaliteit van de leefomgeving, veiligheid, barrièrewerking en stedelijk ruimtegebruik rond de A2 ontstaan.

Oplossing De volgende maatregelen worden genomen:

- volledige verknoping van A2 en A79;
- nieuwe verbindingsweg tussen A2/A79 en bedrijventerrein Beatrixhaven;
- meer groen en recreatie in Landgoederenzone;
- tunnel tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein;
- Parklaan boven op tunnel;
- nieuwe stadsentrees bij Geusselt en Europaplein.

Planning 2010: Tracébesluit

2011: start realisatie

2016: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 847 mln. De taakstellende bijdrage van het rijk aan het project bedraagt € 678 mln. De regio draagt € 169 mln bij aan het project, inclusief een vastgoedpotentie. Tevens is samenwerking gezocht met private partijen. Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: in januari 2003 is een bestuursovereenkomst ondertekend. In december 2005 is de eerste aanvullende bestuursovereenkomst getekend, de tweede in februari 2006. In juni 2006 is de samenwerkingsovereenkomst getekend, is een trechteringsbesluit genomen en is gekozen voor nadere uitwerking van een tunnelalternatief onder bestaand tracé. Op basis van de consultatie hebben de bestuurlijke partijen bevestigd dat de plannen die de marktpartijen eind 2008 hebben aangeboden, binnen de vooraf vastgelegde bestuurlijke kaders passen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in 2016 € 1 mln bijgedragen ten behoeve van een duurzame ontwikkeling van het gebied bovenop de tunnel.



Uitvoering Bij dit project worden integrale projectontwikkeling (gebied, vastgoed en infrastructuur), procedurele vervlechting (Tracéwet en Ruimtelijke Ordening) en innovatieve aanbesteding (vroegtijdige inschakeling van de markt) toegepast. In 2006 is de Public Private Comparator (PPC) uitgevoerd. Op basis daarvan is gekozen voor een Design & Build-contract (D&B). In juni 2009 is het project gegund. Het consortium heeft het gegunde integrale plan nader uitgewerkt tot Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en Bestemmingsplan op detailniveau. De voorbereidende uitvoeringswerkzaamheden zijn begin 2011 gestart. Het Tracébesluit en het Bestemmingsplan zijn december 2011 onherroepelijk geworden, en in 2012 is de uitvoering gestart.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2013	564	2016
MIRT 2014	623	2016
MIRT 2015	678	2016
MIRT 2016	678	2016
MIRT 2017	678	2016
verschil	114	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	13	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	350	
2013	542	
2014	650	
2015	651	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 geamoveerd. De nieuwe aansluiting zal via een turbotronde worden aangesloten op de Buitenring Parkstad.

Planning De realisatie van het project is overgedragen aan de provincie Limburg. De planning is aan de regio.

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.



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 turbotronde) is mogelijk geworden door de vaststelling van een Provinciaal Inpassingsplan dat in 2015 onherroepelijk is geworden.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2015	64	De planning is aan de regio
MIRT 2016	64	
MIRT 2017	59	
verschil	-5	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2014	0	
2015	45	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 verdragingskosten, 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. Breda Centraal is door het rijk 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.

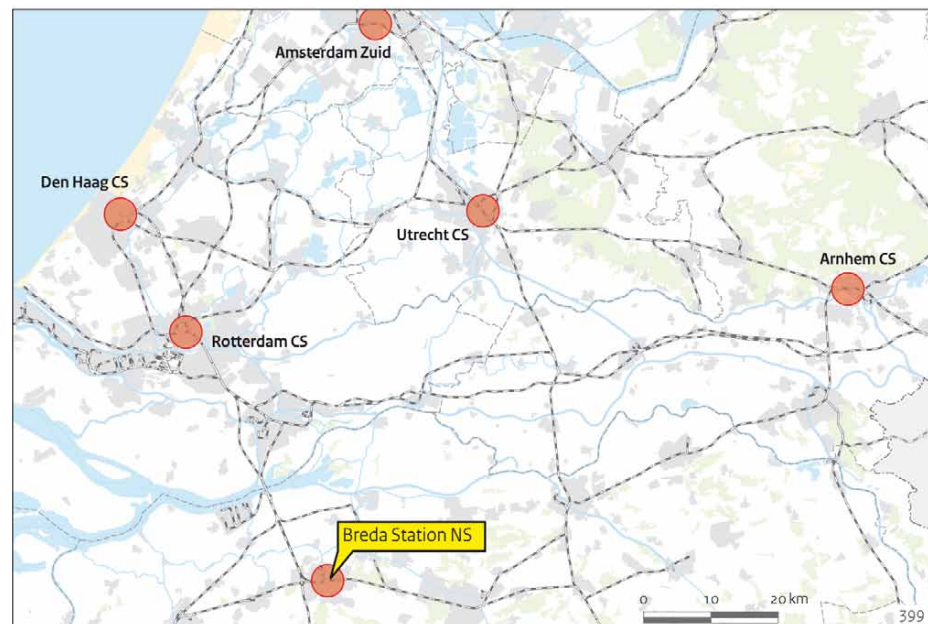
Planning 2007: derde perron en sporenlay-out gerealiseerd
2009: ruwbouw reizigerstunnel gereed
2012: start bouw ov-terminal
2016: oplevering ov-terminal
2017: oplevering geluidschermen
2018: oplevering gebied

Financiën Totale taakstellende bijdrage van het ministerie van IenM bedraagt € 100 mln.

- Ov-terminal: € 88 mln Infrafonds, artikel IF 13.03.01, € 9 mln Hoofdstuk XII.
- Gebiedsontwikkeling: € 16 mln Hoofdstuk XII.

Politiek/bestuurlijk

- 2005: tussenovereenkomst tussen het rijk, de gemeente Breda, de provincie Noord-Brabant, ProRail, NS Vastgoed en NS Stations over het Voorlopig Ontwerp ov-terminal.
- 2005: het rijk en de spoorsector zijn een gezamenlijke financiering van het derde perron met bijbehorende sporenlay-out overeengekomen.
- 2006: er is een bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst gesloten tussen de gemeente Breda en de voormalige ministeries van VROM en VenW over de voorwaarden over de NSP- en MIT-subsidie.



- 2007: er is een raamovereenkomst gesloten tussen NS, voormalige ministeries van VROM en VenW, ProRail en NSP-gemeenten over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.
- 2008: er is voldaan aan de subsidievoorwaarden van VROM en VenW en voor het besluit tot realisatie door de opdrachtgevers ProRail, de gemeente Breda, NS Ontwikkeling en NS Stations.
- 2010: er is overeenstemming over bezuinigingen/plaanpassingen door uitloop van de planvoorbereiding.

Uitvoering Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied. De planning van de bouw is uitgelopen; de oplevering verschuift naar medio 2016. Verdragingskosten

en aansprakelijkheid worden door aannemer en opdrachtgevers gemeente Breda, ProRail en NS nader geanalyseerd en vastgesteld. Hinder voor de reiziger blijft beperkt door het langer in gebruik zijn van het tijdelijke station. De noordzijde van de nieuwe ov-terminal is in 2015 opgeleverd. De werkzaamheden aan de zuidzijde zijn gestart. De ov-terminal wordt in 2016 officieel in gebruik genomen.

Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject) (vervolg)

Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2013	55	2015
MIRT 2014	56	2016/2017
MIRT 2015	75	2016/2017
MIRT 2016	75	2016/2017
MIRT 2017	88	2016/2017
verschil	33	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	26
2013	32
2014	58
2015	77

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

PHS Meteren - Boxtel



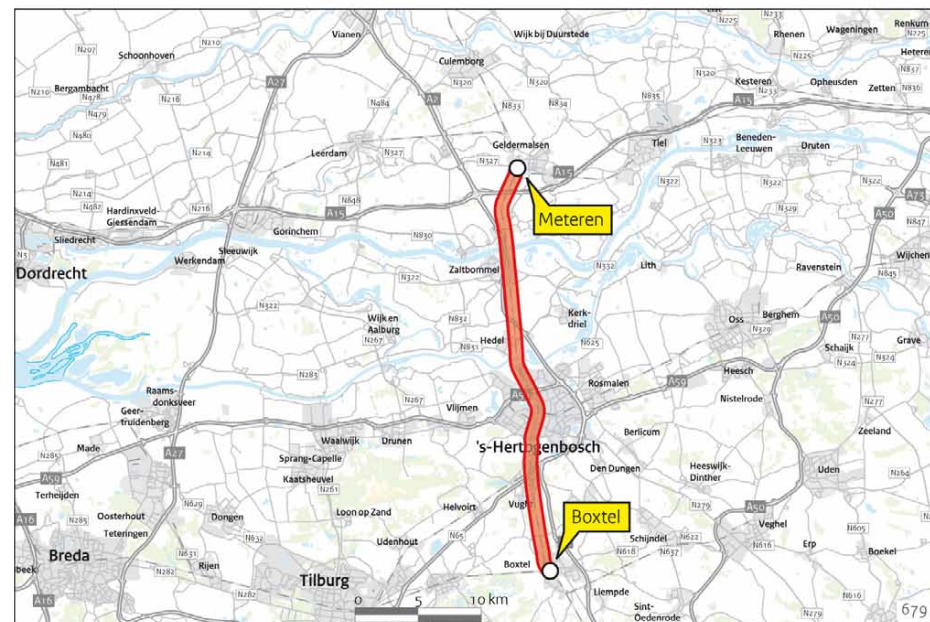
Opgave De vraag naar treinvervoer op de corridor Amsterdam-Eindhoven groeit, en er is behoefte aan een toekomstvastе routing voor goederentreinen op de verbinding Rotterdam – Zuid Nederland. Hieraan moet tegemoet gekomen worden.

Oplossing In 2010 is de voorkeursbeslissing in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) vastgesteld. Daarin is opgenomen dat er op de corridor Amsterdam-Eindhoven zes Intercity's per uur gaan rijden. In de voorkeursbeslissing is ook opgenomen dat de goederentreinen tussen Rotterdam en Zuid-Nederland (Venlo, Zuid-Limburg) in de toekomst zo veel mogelijk over de Betuwe-route moeten rijden (onder meer om de Brabant-route te ontlasten) en dat daartoe een nieuwe verbinding wordt aangelegd tussen de Betuwe-route en de spoorlijn naar Den Bosch. Tussen Den Bosch en Vught zal een vierde spoor en een vrije kruising worden gerealiseerd. In 2014 is besloten dat er in Vught een verdiepte ligging zal worden gerealiseerd. De provincie Noord-Brabant, de gemeente Vught en het ministerie van IenM delen de meerkosten hiervan.

Planning 2016/2017: Grondaankoop

Financiën Taakstellend budget voor een eerste serie aankoop van grond en panden in Vught op het tracé van de verdiepte ligging: € 10 miljoen.

Politiek/bestuurlijk Voor de maatregelen in Vught (onder andere verdiepte ligging) is in 2015 een bestuursovereenkomst gesloten.



Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2017	10	2017

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

Gebied **Zuid-Nederland**
 Onderwerp **Spoorwegen goederen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Venlo: Logistiek multimodaal knooppunt



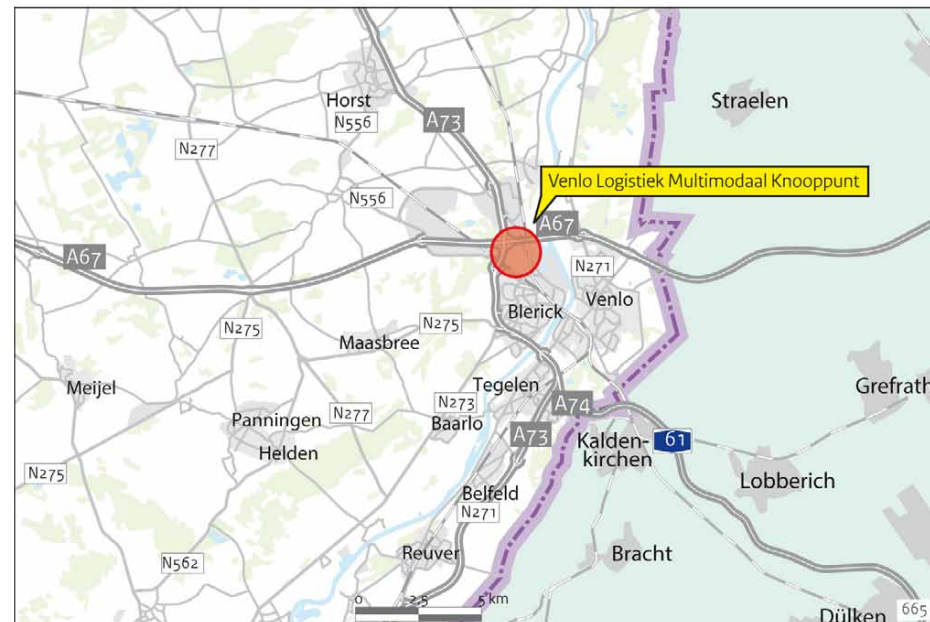
Opgave In de oksel van de snelwegen A67 en A73 bij Venlo wordt Trade Port Noord ontwikkeld: een logistiek bedrijventerrein met multimodale aansluitingen. Onderdeel van Trade Port Noord (TPN) is een nieuwe railterminal. Deze railterminal (die zal worden geëxploiteerd door Cabooter Railcargo BV) wordt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

Oplossing De spoor aansluiting van de railterminal zal bestaan uit een tweezijdige ontsluiting (Venlo en Eindhoven) met een treinlengte gebaseerd op treinen van 750 m en een wachtspoor voor kruisende treinen vanaf Venlo. Het betreft twee geëlektrificeerde aankomst-/vertreksporen plus een omloopspoor en een wachtspoor.

Planning Voor de spoor aansluiting van de nieuwe railterminal is een Ontwerp-Voorkeursalternatief en in najaar 2014 een kostenraming gemaakt. De kostenraming is in september 2015 getoetst. Medio 2016 verkeert het project in de plan-uitwerkingsfase; het ontwerp op dat niveau is nagenoeg gereed. De uitvoeringsbeslissing volgt eind 2016/begin 2017.

Afhankelijk van de planologische procedures, zoals voor nieuwe bestemmingsplannen, grondverwerving en milieuvergunning, kan naar verwachting de aanbesteding naar de aannemerij begin 2017 starten en kan het werk medio 2019 gereed zijn.

Financiën In het Notaoverleg MIRT van 23 november 2015 is besloten geld vrij te maken voor dit project (zie ook bijlage 6 bij TK 34300 A, nr. 17 van 13 november 2015). Het ministerie van IenM financiert 50% van de investeringskosten



met een maximum van € 30 mln. Artikel IF 13.03.02.

Het ministerie van IenM en de regio zijn nog in overleg over het deel voor beheer, onderhoud en vervanging (BOV) van dit project en de financiële afhandeling van de rijksbijdragen aan de railterminal Venlo, dit mede op basis van de overleggen die hierover in landelijk verband worden gevoerd. De bijdrage van het ministerie van IenM wordt onder gespecificeerde realisatievoorwaarden ter beschikking gesteld aan de provincie Limburg (€ 29,55 mln inclusief € 2,25 mln BOV-reservering).

Politiek/bestuurlijk In 2014 is een intentie-overeenkomst getekend. In het BO MIRT van november 2014 zijn op hoofdlijnen afspraken gemaakt over financiën en dit is in het BO MIRT van najaar 2015 meer in detail gebeurd.

Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2017	30	2019

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het bestemmingsplan Ontwerp uitwerkingsplan aanlanding Noorderbrug heeft tot 18 maart 2013 ter inzage gelegen. Medio 2014 zal de aanbesteding afgerond zijn. Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht-Noord



Opgave Voor de verdere ontwikkeling van Maastricht-Noord is een verbetering van de Maaskruisende bereikbaarheid en de daarmee samenhangende leefbaarheid van belang. De focus ligt hierbij op een versnelde verbetering van de Noorderbrug en het versterken van de alternatieve vervoerwijzen. Voor de ruimtelijke ontwikkeling van Maastricht-Noord is de afgelopen jaren een planvormingstraject doorlopen met de gebiedsontwikkeling Belvédère. De privaat-publieke samenwerking is vormgegeven in een Wijk in Ontwikkelingsmaatschappij (WOM Belvédère).

Oplossing De gemeente Maastricht heeft met de provincie Limburg en het rijk afgesproken meerdere opties uit te werken om te komen tot een keuze voor het meest kosteneffectieve maatregelenpakket. Deze optie wordt geplaatst in het bredere perspectief van de ruimtelijke ontwikkeling van Maastricht-Noord. De verbetering van het Noorderbrugtracé wordt gecombineerd met een pakket van maatregelen gericht op het stimuleren en versterken van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer, geflankeerd door een sturend parkeerbeleid.

Planning De planning is primair aan de regio.
 2010: projectbeslissing
 2014: start realisatie
 2019: oplevering

Financiën In het convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg is overeengekomen dat het rijk in totaal € 94 mln reserveert. Hiervan is € 10 mln beschikbaar gesteld in het kader van het Nota Ruimtebudget (Belvédère) en € 24 mln in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer.



Naast de rijksbijdrage van € 60 mln (driemaal € 20 mln) voor het ruimtelijk pakket Maastricht-Noord (via de BDU), hebben de gemeente Maastricht en provincie Limburg zich garant gesteld voor de regionale bijdrage.

Politiek/bestuurlijk In de BO MIRT van voor- en najaar 2009 is afgesproken dat de onlosmakelijke samenhang tussen de deelprojecten van de benuttingsvariant moet worden aangetoond. In het BO MIRT voorjaar 2010 zijn afspraken gemaakt over de te onderzoeken varianten en de financiering. De afspraken uit BO MIRT van voorjaar 2010 zijn in juni 2010 vastgelegd in het convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg.

Uitvoering Medio 2014 is gestart met de aanbesteding in de vorm van design en construct (D&C). De gemeente Maastricht is verantwoordelijk voor dit project.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2014	94	De planning is aan de regio
MIRT 2015	94	
MIRT 2016	94	
MIRT 2017	94	
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen					•
MIRT fase					
Opgave					
Oplossing					
Planning					
Financiën	•		•	•	
Politiek/Bestuurlijk		•			

Toelichting op de wijzigingen

2013: De verbreding van het Julianakanaal wordt met een D&C-contact in de markt gezet, en bij keersluis Limmel met een DBFM-contract. Het onderdeel Verruimen van de Bocht bij Elsloo is eind 2011 van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase gegaan. Daarom is het taakstellend budget verhoogd met € 34 mln.

2014: Het contract voor de verbreding van het Julianakanaal en de bocht bij Elsloo is gegund.

2015: Het onderhoud dat aansluit bij de scope van de Maasroute is uitgevoerd. Efficiencyvoordelen zijn behaald omdat de werkzaamheden aan lopende contracten konden worden toegevoegd. Benodigd budget is daarbij overgeboekt naar de Maasroute.

2016: Het blad is samengevoegd met het blad Maasroute/ Julianakanaal en de taakstellend budgetten van de projecten zijn bij elkaar opgeteld. Aanleggen van 'twee passeervakken' en 'verkeersmanagement' is medio 2015 overgegaan van planuitwerkingsfase naar realisatiefase. Het taakstellend budget is daarom verhoogd met € 27,4 mln. Een aanbestedingsmeevaller voor sluis Limmel van € 14 mln is in mindering gebracht op het taakstellend budget en is aan de investeringsruimte toegevoegd.

Maasroute, Modernisering fase 2

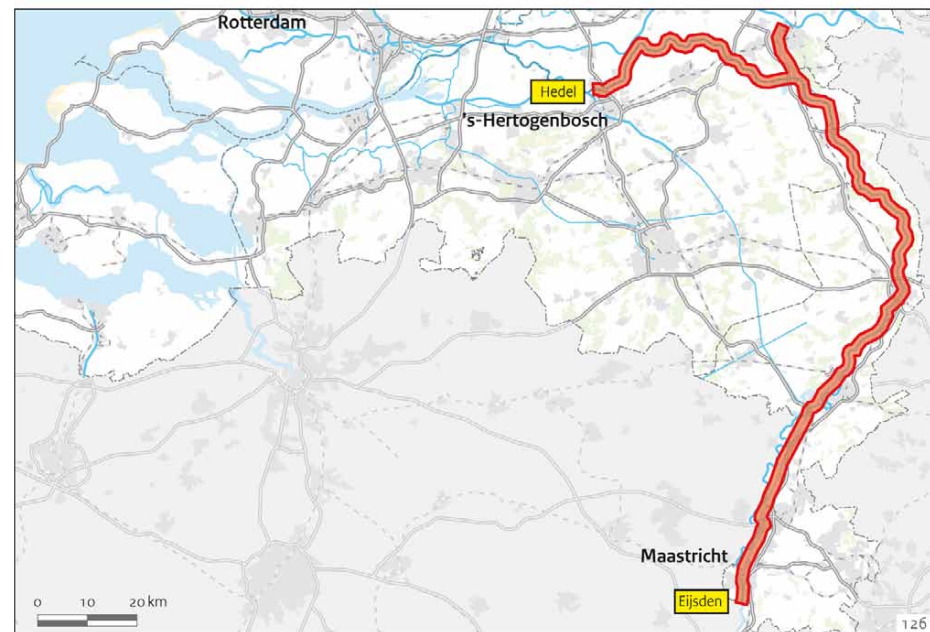


Opgave De groei van het goederenvervoer over water en de schaalvergroting van de schepen leiden tot lange wachttijden bij de sluisen. Tevens vormt het huidige vaarwegprofiel een knelpunt voor een efficiënte verkeersafwikkeling.

Oplossing Het project Modernisering Maasroute (MoMaRo) fase 2 heeft tot doel:

- het realiseren van een vaarweg van klasse Vb met een diepgang van 3,50 m op de noord-zuid-verbinding Weurt-Ternaaien, dit ter accommodatie van de autonome groei van het transport over water en ter accommodatie van de moderne scheepvaart;
- het realiseren van een doorvaarthoogte op het traject Weurt-Born van 9,10 m en een doorvaarthoogte van 7,00 m op de trajecten Grave-Lith en Born-Ternaaien;
- het bevorderen van betrouwbare reistijden door het verminderen van olopende wachttijden bij de sluisen door middel van capaciteits-, beschikbaarheids- en/of verkeersmanagementmaatregelen, met name te Weurt, Heumen, Heel, Maasbracht en Born;
- het realiseren van de verruiming van de bocht bij Elsloo – deze maatregel is eind 2011 van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase gegaan en aan dit project toegevoegd;
- het aanleggen van twee passeervakken in het Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo en het invoeren van verkeersmanagement op het Julianakanaal - deze maatregel is van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase gegaan.

Planning 2002: Tracébesluit
 2005: start realisatie
 2018: openstelling



Financiën Taakstellend budget: € 717 mln, waarvan € 628 mln op Artikel IF 15.03.01 en € 89 mln voor Sluis Limmel op Artikel IF 15.04.01.

Uitvoering Het project wordt in een aantal deelpakketten aanbesteed. Het eerste pakket (Weurt) is in 2005 aanbesteed in Engineering & Construct-vorm, de volgende pakketten worden aanbesteed in Design & Construct (D&C). In 2008 is een PPC uitgevoerd, met als resultaat dat de aanbesteding van de keersluis te Limmel door middel van een DBFM-contract is gestart.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2013	636	2018
MIRT 2014	648	2018
MIRT 2015	667	2018
MIRT 2016	716	2018
MIRT 2017	717	2018
verschil	81	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	18	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	335	
2013	417	
2014	474	
2015	519	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Zuid-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

- 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. Deze effecten zijn groter dan destijds in het MER voorzien. Er wordt samen met de gemeente Tilburg en de provincie Noord-Brabant naar een structurele oplossing gezocht.

Wilhelminakanaal Tilburg



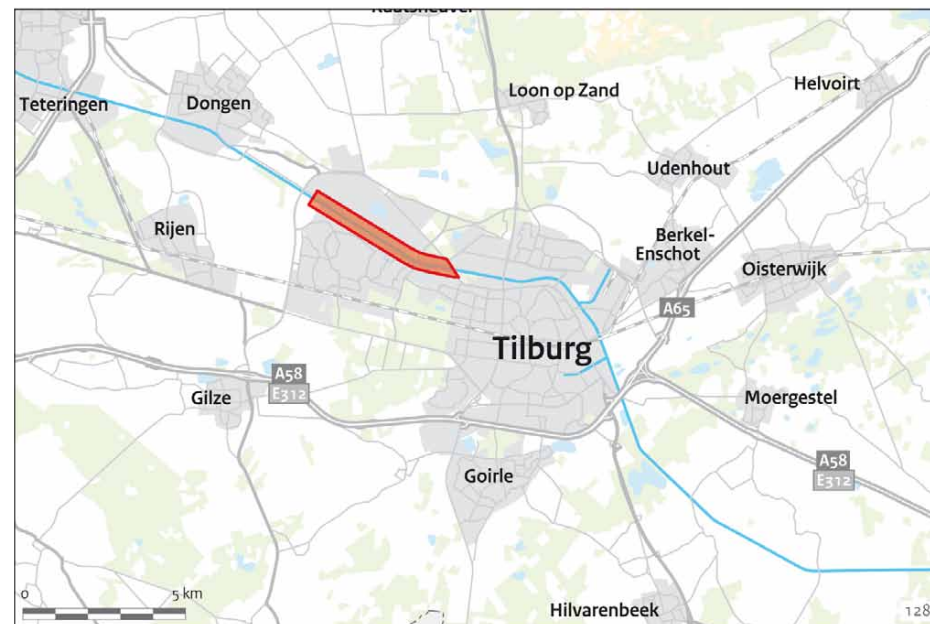
Opgave De huidige dimensionering van het kanaal biedt onvoldoende mogelijkheden voor vervoer over water van en naar Tilburg.

Oplossing Het kanaal wordt vanaf de instroom van de Donge tot en met de Dongensebrug verruimd tot klasse IV. Sluis II wordt verwijderd, sluis III wordt behouden vanwege de monumentale status. Ten zuiden van de bestaande sluis III komt een nieuwe sluis van klasse IV.

Planning 2005: projectbeslissing
 2012: start realisatie
 2016/2017: gedeeltelijke openstelling
 Na 2017: openstelling structurele oplossing

Financiën Taakstellend budget: € 82 mln. Artikel IF 15.03.01. Bijdrage van derden: € 23 mln conform wijzigingsovereenkomst.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: in 1995 is besloten een haalbaarheidsstudie uit te voeren. In 2005 is voor de Verbreding Wilhelminakanaal Tilburg een projectbesluit genomen, inhoudende de uitvoering van het nulplusalternatief. In overleg met de Tweede Kamer is in 2005 besloten tot het uitvoeren van de zogenoemde Visievariant in plaats van de nulplusvariant. In 2007 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen het ministerie van IenM, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg, die in 2011 en 2012 middels wijzigingsovereenkomsten is aangepast. Vanwege de geohydrologische problematiek is medio 2016 tussen rijk en regio de intentie uitgesproken om op termijn te komen tot een structurele klasse IV-oplossing en stellen gezamenlijk een nieuwe planning op.



Uitvoering In 2011 is het werk als een D&C-contract in de markt gezet. In mei 2012 is het project gegund en de uitvoering is in het voorjaar 2013 van gestart gegaan.

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.
verschil	6	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBO)	4	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	2	
2013	8	
2014	35	
2015	55	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend



Oost-Nederland

Visie

Hoofdogaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

Opgavenkaart

Infographic

Project- en programmabladen

Oost-Nederland

Het landsdeel Oost-Nederland omvat de provincies Gelderland en Overijssel.

Visie

Het landsdeel Oost-Nederland omvat de provincies Gelderland en Overijssel. 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 ook 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 SVIR manifesteren zich met name de volgende vier economische concentraties in Oost-Nederland: Food Valley in en rond Wageningen (topsector Agri & Food), Health Valley in en rond Nijmegen (Life Sciences & Health), modecluster in Arnhem (Creatieve Industrie) en nanotechnologie in Twente (High Tech Systemen & Materialen). Naast deze topsectoren zijn er mogelijkheden voor de doorontwikkeling van de logistiek (regionaal en nationaal) en de energie- en milieutechnologie. De grote rivieren Waal, Rijn en IJssel spelen niet alleen een belangrijke rol in de ruimtelijke inrichting en de ruimtelijke kwaliteit, maar kennen tevens een belangrijke opgave voor de waterveiligheid.

Hoofdoopgaven

Versterking van het vestigings- en productiemilieu in relatie tot de topsectoren

Voor de verdere ontwikkeling van de economische kracht van Oost-Nederland is versterking van het vestigingsklimaat van de economische kerngebieden belangrijk. Bereikbaarheid, het bieden van een attractief woonmilieu, het versterken van de campusvorming van de universiteiten en 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 woningmarkt, het voorzieningenniveau en daarmee voor de ruimtelijke structuur en het vestigingsmilieu. Ook vergt het extra aandacht voor de bereikbaarheid van de grootstedelijke agglomeraties. Oost-Nederland wil haar energieopwekking op een toekomstbestendige, duurzame en innovatieve wijze laten plaatsvinden, zodat zij minder afhankelijk is van fossiele brandstoffen.

Versterken en benutten van de corridors

Bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor het versterken van de economische potentie. Door Oost-Nederland lopen twee van de drie (internationale) Oost-West corridors waar Nederland mee te maken heeft. De North Sea-Baltic corridor (A1, IJssel, Twentekanal en Berlijnlijn) en de Rhine-Alpine corridor (A12 en A15, Waal, ICE-verbinding Randstad-Duitsland en Betuweroute). Van noord

Oost-Nederland

naar zuid loopt er een verbindingzone 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. 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 heeft ook een regionale ontsluitende functie voor de stedelijke gebieden. Dit geldt met name voor Arnhem-Nijmegen, Twente, Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen en Zwolle-Kampen. Oost-Nederland zet in op het versterken en benutten van de corridors en op de bereikbaarheid van en tussen de stedelijke gebieden in Oost- en Noord-Nederland, de Randstad, Zuid-Nederland en Duitsland.

Bij de watercorridors dienen oplossingen zowel het scheepvaartbelang als de hoogwaterveiligheid te borgen. De Rijntakken ondervinden namelijk steeds meer bodeminstabiliteit (erosie en verzanding). Rijk en regio moeten samenwerken om ongewenste ingrepen te voorkomen en synergiemaatregelen te stimuleren.

Wateropgave

In Oost-Nederland zullen maatregelen moeten worden getroffen om zowel het eigen grondgebied als de Randstad te blijven beschermen tegen hoogwater. Het Deltaprogramma heeft geleid tot een fundamenteel ander waterveiligheidsbeleid met nieuwe normen. De normen hebben een andere vorm (van overschrijdingskans naar overstromingskans) en een nieuwe hoogte. Daarmee worden de volgende doelen bereikt:

- Iedereen in Nederland achter een primaire waterkering krijgt ten

minste een beschermingsniveau van 10-5 per jaar.

- Er wordt meer bescherming geboden op plaatsen waar sprake is van:
 - 1 grote groepen slachtoffers;
 - 2 en/of grote economische schade;
 - 3 en/of ernstige schade door uitval van vitale en kwetsbare infrastructuur met nationaal belang.

Het streven is om in 2050 overal aan deze nieuwe normen te voldoen.

Uit analyses van de overstromingsrisico's voor heel Nederland blijkt dat circa 75% van deze risico's in Nederland in het rivierengebied bestaan (Rijn en Maas). De nieuwe normering zal dan ook een grote impact hebben voor Oost-Nederland. Daarnaast wordt rekening gehouden met hogere piekafvoeren in de toekomst. Uit voorzorg moet er ruimte langs dijken en rivieren blijven om 17.000 m³/s in 2050 via de Rijntakken te kunnen afvoeren en 18.000 m³/s in het jaar 2100.

Om het beschermingsniveau te halen blijft preventie voorop staan, via dijken, stormvloedkeringen 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 bij (her)ontwikkelingen geen extra risico op schade en slachtoffers ontstaat als gevolg van een overstroming, voor zover dat redelijkerwijs haalbaar is.

Het waterveiligheidsbeleid in het rivierengebied berust op twee pijlers: dijkversterking en rivierverruiming. Een deel van de waterveiligheidsopgave is alleen met dijkverbeteringen op te lossen. Dit is het geval waar dijken niet sterk genoeg zijn. Voor piping worden in het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) innovatieve methoden ontwikkeld om de impact en de kosten van

maatregelen te beperken. Dijkversterkingen zijn ook nodig op plaatsen waar in de toekomst sprake is van bodemdaling of zeespiegelstijging.

Een ander deel van de veiligheidsopgave in het rivierengebied is met zowel dijkverbetering als rivierverruiming aan te pakken. Deze opgave vloeit voort uit hogere rivierafvoeren door klimaatverandering en de nieuwe normen. Door rivierverruiming kan worden voorkomen dat de waterstanden stijgen bij een toename van de rivierafvoer. Ook creëert het kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen, zoals natuur en recreatie. De opgave is het vinden van de optimale mix van dijkversterking en rivierverruiming per riviertak. Bij de definitieve uitwerking van maatregelen en de keuze van maatregelen spelen de bijdrage aan waterveiligheid, de kosten, de meekoppelkansen, de overige baten en het draagvlak een rol.

In Oost-Nederland liggen belangrijke bundelingen van economische waarden in het gebied rond Arnhem Nijmegen, Food Valley, Zwolle-Kampen en de Stedendriehoek. Bij de keuze van maatregelen die de waterveiligheid vergroten worden dan ook meerdere belangen meegewogen: natuur, gebiedsontwikkeling en economie (bevaarbaarheid, overslagmogelijkheden, recreatief medegebruik). De 'flessenhalzen' die steden vormen voor de rivier creëren voor de wateropgave zowel een uitdaging als kansen, in combinatie met de ruimtelijke inrichting en de stedelijke ontwikkeling, zoals het geval is bij de dijkeruglegging bij Lent.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Regio Arnhem Nijmegen (inclusief Food Valley)

De belangrijkste opgave in de regio Arnhem Nijmegen is de versterking 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 (ov 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 energie-sector, 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.

Tevens is er een internationaal modecluster in Arnhem gevestigd. In de regio Arnhem Nijmegen zijn tot 2040 nog ruim 50.000 woningen gepland om te voorzien in de woningbehoefte. De ligging van het gebied aan rivieren en het aantal oeververbindingen vormt de belangrijkste oorzaak van het relatief hoge percentage lokaal en regionaal autoverkeer dat gebruikmaakt van het hoofdwegennet. Rijk en regio onderzoeken gezamenlijk een (robuust) toekomstbeeld van de economische en maatschappelijke meerwaarde van de regio Arnhem Nijmegen. Daarvan afgeleid wordt onderzocht welke fysiek-ruimtelijke en/of overige maatregelen nodig zijn ter versterking van

de (inter)nationale concurrentiepositie, de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat in de regio Arnhem Nijmegen, aansluitend op het al reeds ingezette maatregelenpakket conform Beter Benutten en de doortrekking van de A15.

De regio Food Valley bestaat sinds 2011 uit een samenvoeging van de regio's Wageningen-Ede-Rhenen en Veenendaal (WERV) en De Vallei; er werken nu acht Gelderse en Utrechtse gemeenten in dit kader samen. Belangrijkste opgave in de Food Valley is het uitbouwen van de (inter)nationale concurrentiepositie van het kennis- en innovatiecluster rondom Wageningen Universiteit en Researchcentrum (WUR) op het gebied van gezonde en duurzame voeding en leefomgeving, in aansluiting op de topsector Agri & Food. Hiertoe is een MIRT Onderzoek uitgevoerd waaruit blijkt dat goede samenwerking, een aantrekkelijk en veilig woon- en werkklimaat en goede faciliteiten voor kennisontwikkeling en -valorisatie en economische branding naast goede verbindingen van belang zijn.

Regio Twente

De opgave in Twente is versterking van het stedelijk en economisch kerngebied met in het bijzonder de innovatiedriehoek (Hart van Zuid in Hengelo – het Kennispark met de Universiteit Twente in Enschede – voormalige 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 is in de afgelopen jaren een belangrijk cluster nanotechnologie in de topsector High Tech Systemen & Materialen ontstaan. Daarbij fungeert de Universiteit Twente (UT), in samenwerking met overheden en het bedrijfsleven, als incubator en innovator. Projecten als het Kennispark Twente, het WTC in Hart van Zuid en het High Tech Systems Park in Hengelo, de capaciteitsuitbreiding en verbeteringen van de infrastructuur (A1, N35, N18, Twentekanalen,

etc.) en de gebiedsontwikkelingsplannen op het luchthaventerrein ondersteunen deze strategie ruimtelijk en bedrijfsmatig. Aanvullende maatregelen voor Beter Benutten, 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. De uitvoering van de plannen voor een burgerluchthaven Twente is gestaakt en inmiddels wordt gewerkt aan alternatieve functies en invulling van dit gebied waarmee de economische ontwikkeling van Twente een positieve impuls zal krijgen. Daarnaast hebben de regionale overheden samen met maatschappelijke partners een ontwikkelingsperspectief voor de Netwerkstad Twente (Almelo, Borne, Hengelo, Enschede, Oldenzaal) ontwikkeld, waarin de economische speerpunten High Tech Systemen & Materialen, Logistiek en toerisme een ruimtelijke vertaling hebben gekregen om de komende jaren te werken aan het verbeteren van het benodigde vestigingsklimaat.

Overige gebiedsopgaven

Rivierengebied

De waterveiligheid is een randvoorwaardelijke opgave voor dit gebied. Het beter benutten van de totale capaciteit van de bestaande corridor A15 in het rivierengebied (water, spoor, weg) en het onderzoeken van de mogelijkheden om het goederenvervoer via de weg om te buigen naar vervoer over water en spoor is voor dit gebied een belangrijke vervolgoopgave. Ten slotte heeft de regio de ambitie om de gunstige ligging van het gebied (langs het assenkruis A2/A15 en de achterlandverbindingen) 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.

Zwolle-Kampen Netwerkstad

Zwolle-Kampen Netwerkstad en omgeving is een regio met aantrekkingskracht voor instellingen en bedrijven. Om dit vast te houden moet voorkomen worden dat er nieuwe bereikbaarheidsopgaven ontstaan, met name op het gebied van spoor. De ontwikkeling van de Spoorzone Zwolle, met de verplaatsing van het busstation naar de andere zijde van het station, is daarbij voor de regio een essentiële opgave. In combinatie hiermee wordt het project Zwolle Spoort uitgevoerd. Onderdeel hiervan is de aanpak van het knelpunt bij Herfte en de aanleg van een extra perronspoor voor de treindienst naar Enschede. De economische en demografische groeiopgave van Zwolle-Kampen komt in een nieuw perspectief te staan door de water- en klimaatopgave in de IJssel-Vechtdelta. Keuzes en 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.

Regio Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen

Het Assenkruis van A1 en IJsselzone vormt de kern van de Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen en verbindt de regio met de andere stedelijke regio's in Oost-Nederland. Het Assenkruis wordt versterkt door een combinatie van infrastructurele en waterveiligheidsmaatregelen en gebiedsontwikkeling. De Stedendriehoek heeft een veelzijdige, brede economie, mede door de multimodale bereikbaarheid. Ten opzichte van het landelijke gemiddelde heeft de Stedendriehoek een sterke maakindustrie. Deze maakindustrie is nauw verbonden met diverse economische topsectoren in omliggende regio's (Twente, Arnhem Nijmegen). Hierdoor leidt nieuwe kennis tot innovatieve diensten en producten. De Stedendriehoek wil haar maakindustrie toespitsen op producten en diensten vanuit CleanTech. Daarnaast wordt ingezet op de opschaling van innovaties in duurzame energie. De bovengemiddelde exportpositie en de vestiging van vele internationale ondernemingen onderstrepen de verknoping van de regio in (inter)nationaal verband. Een belangrijke gezamenlijke opgave is het versterken van het vestigingsklimaat. Partnerschap is hierbij nodig met het oog op synergie in investeringen in (rijks)infrastructuur en de bestuurlijke complexiteit in verband met de ligging in twee provincies.

Voor het behoud en de versterking van de economische structuur is een goede multimodale bereikbaarheid van de Stedendriehoek een van de belangrijkste factoren. Dit geldt zowel voor de oost-west- (met name de A1-corridor) als de noord-zuidverbindingen. De Stedendriehoek ligt op het kruispunt van het Nationaal Kernnet Logistiek. Dit kruispunt behoeft blijvende aandacht om ervoor te zorgen dat de doorstroming op de A1-corridor niet in gevaar komt.

Regio Achterhoek

De Achterhoek wordt geconfronteerd met ingrijpende demografische ontwikkelingen (ontgroening, vergrijzing, huishoudensdaling en afname van de beroepsbevolking) en economische ontwikkelingen (recessie, schaalvergroting). Dat stelt de partners in het gebied voor lastige keuzes die noodzaken tot bundeling van krachten en slimme verbindingen op (boven)regionale schaal.

Op 2 juli 2014 hebben ondernemers, maatschappelijke organisaties, gemeenten en provincie de Uitvoeringsagenda ondertekend. De focus ligt op:

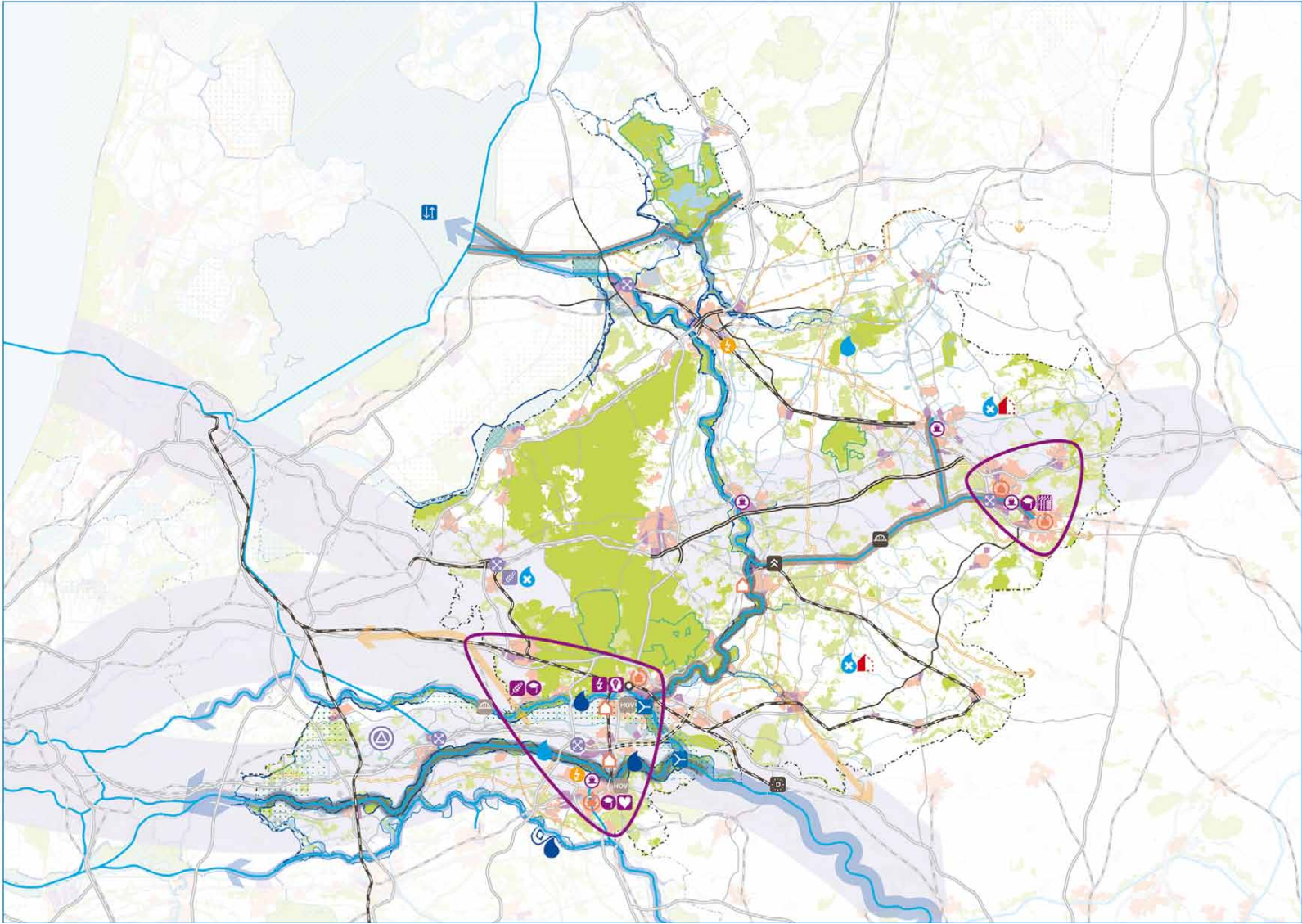
- Werken: de kracht van de Achterhoek zit in innovatieve en duurzame maakindustrie (metaal, agrofood). De zorg is de grootste werkgever.
- Wonen: keuze waar wel en waar niet meer geïnvesteerd wordt in wonen en voorzieningen; herbestemmen, vrijgeven of slopen van bestaand vastgoed.
- Bereikbaarheid: organiseren van maatwerk voor veilige en betrouwbare bereikbaarheid van wonen, werken en voorzieningen binnen en buiten de Achterhoek, fysiek en digitaal.

Zie voor Gebiedsagenda Oost-Nederland:

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5c-gebiedsagenda-oost-nederland-2013.html>


Oost-Nederland Opgavenkaart

< Ga naar legenda








< Ga terug naar de kaart


Algemeen


 Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren

Economie

Topsectoren


-  High Tech Systemen & Materialen
-  Energie
-  Creatieve Industrie
-  Life Sciences & Health
-  Agro & Food


 Binnenhaven van (inter)nationale betekenis

 Kennis


Regionaal

 Agro & Food


 Greenport

 Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)

Verstedelijking


 Extensivering


Regionaal

 Stedelijke vernieuwing / transformatie


 Uitleg


Bereikbaarheid


 Hoofdwegennet


 Opgave hoofdwegennet

 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

 Samenhangend HOV-netwerk

 Opgave brug


Op de kaart zijn t.a.v. infrastructuur de huidige opgaven aangegeven waar een MIRT Verkenning, MIRT Onderzoek of planuitwerking loopt.


Natuur, Landschap & Erfgoed

 EHS op land (herijkt)


 Natura 2000 - land

 Natura 2000 - water

 Nationaal Park


 Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed

Water

 Primaire kering - voldoet niet


 Primaire kering - nader onderzoek


 Primaire kering - voldoet


 Piekafvoer / Afwatering

 Afvoerverdeling


 Peilbeheer IJsselmeer


 Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffer


 Berging (zoekgebied)

 Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

Energie

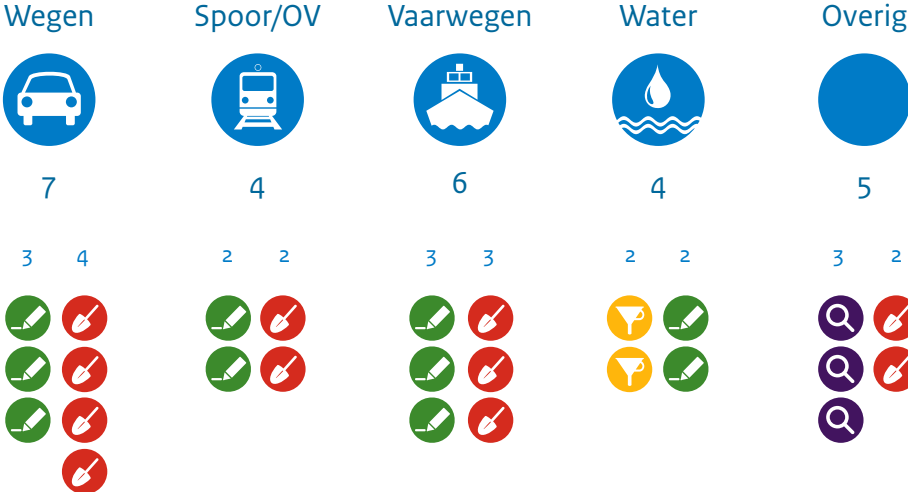
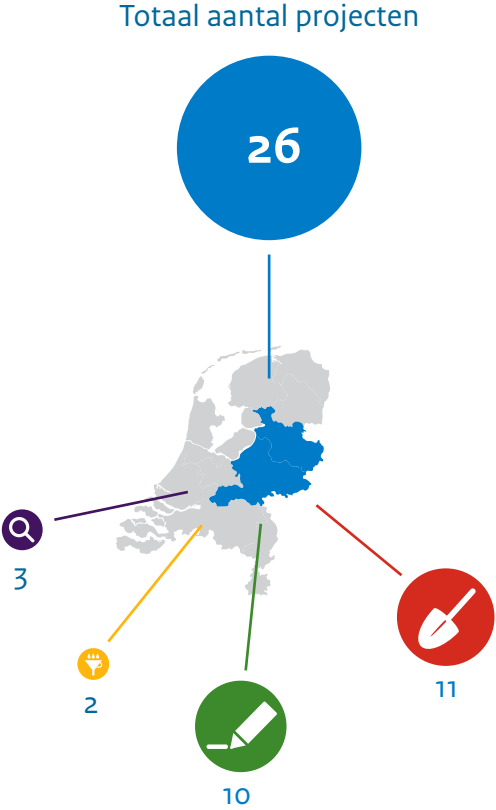
 (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW

 Hoogspanningsleiding >220kV

 Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV

 Buisleidingenstrook

Oost-Nederland Infographic



Onderzoek
 Verkenning
 Planuitwerking
 Realisatie

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Arnhem Nijmegen



Aanleiding en doel In het BO MIRT van 2012 hebben de regio Arnhem Nijmegen, de provincie Gelderland en het rijk afgesproken een gebiedsgericht MIRT Onderzoek uit te voeren naar de economische meerwaarde van het bereikbaar houden van de regio Arnhem Nijmegen op middellange en lange termijn. Aanleiding voor het gebiedsgericht MIRT Onderzoek in de regio Arnhem Nijmegen is dat ondanks capaciteitsuitbreidingen van het hoofdwegennet, de inter- en intraregionale bereikbaarheid van de regio Arnhem Nijmegen problematisch blijft, onder meer door de specifieke ligging, de toenemende druk op de toegang tot de steden en de pendel. Gezien de consequenties daarvan voor de verdere ontwikkeling van de economische potenties (waaronder topsectoren) in dit gebied en voor de doorstroming van het verkeer op de corridor naar Duitsland, is besloten tot een gezamenlijk gebiedsgericht MIRT Onderzoek.

Doel van dit MIRT Onderzoek is om eerst een (robuust) toekomstbeeld te schetsen van de economische en maatschappelijke meerwaarde van de regio. Hierbij wordt aandacht besteed aan de economische analyse en ontwikkeling (topsectoren), de woningbouwopgave, de stedelijke bereikbaarheid en de doorstroming en betere benutting van de achterlandverbindingen. Vervolgens wordt daarvan afgeleid aangegeven welke fysiek ruimtelijke en/of overige maatregelen nodig zijn ter versterking van de (inter)nationale concurrentiepositie en het vestigingsklimaat in de regio Arnhem Nijmegen.

In het voorjaar van 2015 hebben de colleges van burgemeester en wethouders van Arnhem en Nijmegen en van Gedeputeerde Staten de Integrale MIRT-Agenda stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen



vastgesteld. Bij dit proces zijn de regio-gemeenten, vertegenwoordigers van onderwijs- en kennisinstellingen en ondernemers via de 'keygroup' van de Triple Helix betrokken geweest. Het resultaat is een gedeelde integrale agenda van het stedelijk netwerk op de ruimtelijk-economische ontwikkeling en de bereikbaarheid van de regio Arnhem Nijmegen voor de middellange en lange termijn, die richting geeft aan beslissingen op het gebied van mobiliteit, ruimte en economie.

In 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 daar waar het kan en van toegevoegde waarde is.

Planning 2016: Afronding van het onderzoek.

Betrokken partijen De gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen (de gemeenten Arnhem en Nijmegen zijn trekker), de provincie Gelderland, de ministeries van IenM en EZ.

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Corridor Oost (goederenvervoer)



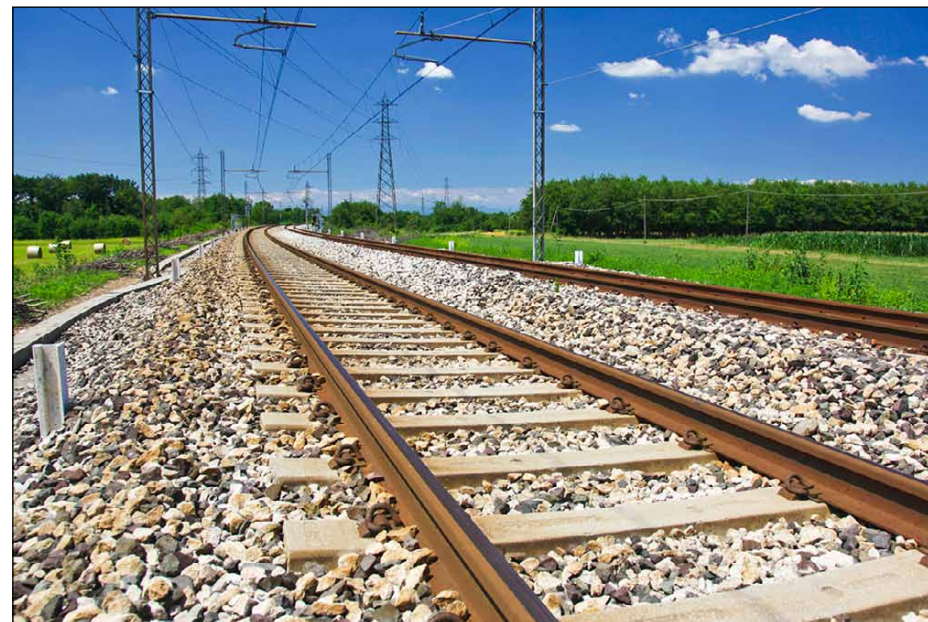
Aanleiding en doel In het BO MIRT van eind 2013 hebben rijk en regio afgesproken gezamenlijk te werken aan het projectplan voor het MIRT Onderzoek Goederencorridor Oost (Rotterdam – Arnhem/Nijmegen – Duitsland).

In de Gebiedsagenda Oost is het versterken en benutten van corridors een van de drie hoofdopgaven. Het MIRT Onderzoek geeft uitwerking aan de actie Kernnetwerk van de topsector Logistiek om te komen tot een gemeenschappelijke visie van bedrijfsleven, havenbedrijven en (regionale) overheden op een kernnetwerk van achterlandverbindingen en multimodale overslagpunten. Het onderzoeksgebied omvat de modaliteiten:

- de weg (A15)
- het spoor (Betuweroute)
- de binnenvaart (Waal)

Delen van de corridor liggen op de Rhine-Alpine, North Sea-Baltic en North Sea-Mediterranean corridors van het TEN-T-netwerk.

Het primaire doel van het onderzoek is om met stakeholders gezamenlijk een ontwikkelstrategie te maken voor de toekomst van de multimodale goederenvervoercorridor Oost. Die moet inspelen op de belangrijkste kansen en belemmeringen voor het optimaal functioneren van de corridor (in termen van People, Planet, Profit) en daarmee bijdragen aan de nationale bereikbaarheid en versterking van de (regionale) concurrentiekracht. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan het kernnetwerk.



Hierbij speelt het stimuleren van:

- optimaal en flexibel gebruik van het bestaande infrastructuurnetwerk (weg, spoor, water);
- efficiëntieverbetering van de logistieke sector en het achterlandnetwerk;
- benutting van kansen voor de (regionale) economie en duurzaamheid;
- nieuwe samenwerkingsvormen tussen overheden, bedrijven en kennisinstellingen.

Het MIRT Onderzoek zal zich richten op de korte termijn (2016), de middellange termijn (richting 2020) en de lange termijn (richting 2030).

Planning Januari 2015: plan van aanpak vastgesteld in bestuurlijke regiegroep.
Januari 2015: start MIRT Onderzoek.
2016: afronding MIRT Onderzoek.

Betrokken partijen Het rijk, Strategisch Platform Logistiek (SPL), Transport en Logistiek Nederland (TLN), TNO en provincies, gemeenten, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven die geografisch gelegen zijn op de corridor Oost.

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

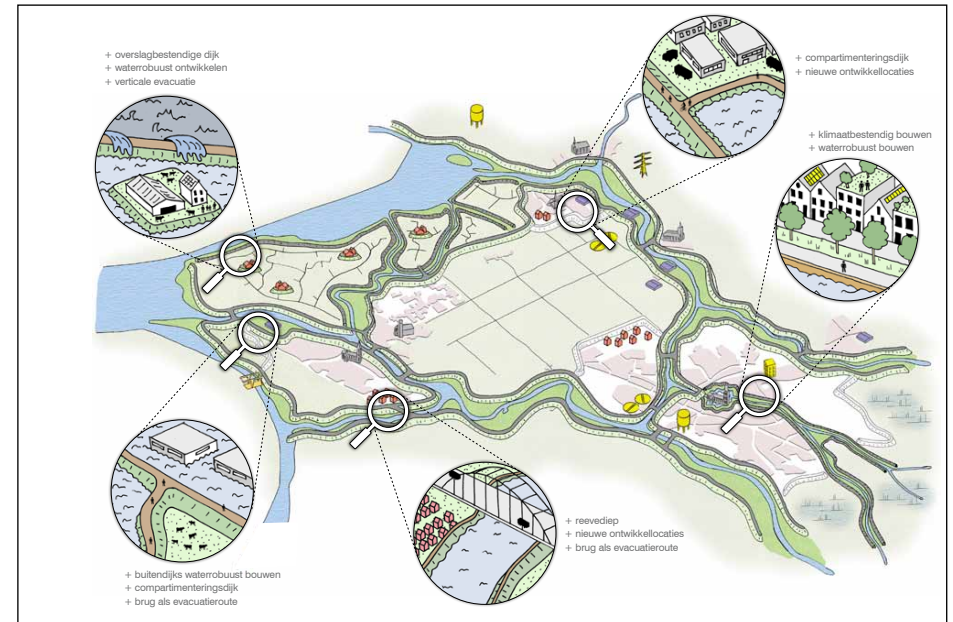
2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2017: Het MIRT Onderzoek is afgerond.

IJssel-Vechtdelta



Aanleiding en doel Het MIRT Onderzoek IJssel-Vechtdelta is in 2015 afgerond. Het onderzoek is gericht op het realiseren van een duurzame, waterveilige en klimaatbestendige IJssel-Vechtdelta volgens het concept van meerlaagse veiligheid. De grootste innovatie is de wijze van samenwerken. De focus ligt op het verbinden van belangen en opgaven van waterschap, veiligheidsregio, gemeenten, provincie en rijk samen met ondernemers, inwoners, maatschappelijke organisaties en onderwijsinstellingen. Deze werkwijze levert interessante integrale projecten op. Een voorbeeld is het project waterkerende geluidswal Stadshagen. In dit project is een geluidsopgave slim gekoppeld aan een wateropgave. Hierdoor wordt deze Zwolse woonwijk tegen beperkte meerkosten extra beschermd tegen hoogwater in het geval de dijk bezwijkt. Op deze manier worden de gevolgen van een eventuele overstroming beperkt en wordt de hersteltijd na een overstroming verkleind. Regio en rijk hebben samen met gebiedspartners en ketenpartijen een strategie meerlaagsveiligheid en klimaatbestendigheid ontwikkeld voor de IJsselvechtdelta. De strategie geeft proactief invulling aan de uitvoering van de Deltabeslissingen en het slim koppelen van Ruimte en Water. Tegelijkertijd zijn er al meer dan tien praktijkvoorbeelden ontwikkeld om concreet invulling te geven aan de strategie.



Planning De regio gaat de strategie met een concreet uitvoeringsprogramma uitvoeren, met aandacht en blijvende interesse vanuit het rijk. De regio gaat actief op zoek naar gebieden in landsdeel Oost, waar het toepassen van het concept meerlaagsveiligheid kansrijk lijkt en waar de kennis en praktijkervaring van de IJssel-Vechtdelta en de lessons learned uit de Evaluatie toegepast kunnen worden.

Betrokken partijen De provincie Overijssel, het ministerie van IenM, de gemeenten Zwolle, Kampen en Zwartewaterland, waterschap Groot Salland en de veiligheidsregio IJsselland.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Rivierklimaatpark IJsselpoort



Opgave Het Rivierklimaatpark IJsselpoort richt zich op een gezamenlijke en integrale aanpak van de problemen in dit gebied op het terrein van water, natuur, economie en beleving. Bij de hoofddoelstelling van klimaatadaptatie zijn vier opgaven geformuleerd:

- water: een veilige afvoer van rivierwater, ook in de toekomst.
- beleving: een park voor verkoeling en bewustwording, voor recreatie en als uitloopgebied.
- natuur: corridor voor plant en dier.
- economie: ruimte voor duurzame en passende economie en bedrijvigheid.

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.

Financiën In het Deltafonds is voor de projecten Varik-Heesselt en Rivierklimaatpark IJsselpoort tezamen € 96 mln gereserveerd. De provincie Gelderland heeft voor deze beide projecten € 40 mln gereserveerd. Natuurmonumenten heeft € 6 mln beschikbaar voor de natuurontwikkeling in het Rivierklimaatpark. Daarnaast wordt de besparing op de dijkversterkingskosten (HWBP) ingezet voor rivierverruimende maatregelen.



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.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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. De opgave is om hier de waterveiligheid voor de lange termijn op orde te brengen. De dijken moeten gaan voldoen aan de nieuwe normen en de waterstand bovenstrooms van Varik-Heesselt wordt bij hoogwater substantieel verlaagd. Daarbij wordt gezocht naar een samenhangend pakket van dijkversterking en rivierverruimende maatregelen en het beperken van de overlast in het gebied. De waterveiligheidsopgave wordt gekoppeld aan gebiedsontwikkeling ter versterking van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

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. April 2016 hebben de provincie Gelderland, waterschap Rivierenland, gemeente Neerijnen en het ministerie van IenM het Startdocument voor de MIRT Verkenning vastgesteld.

Financiën In het Deltafonds is voor de projecten Varik-Heesselt en Rivierklimaatpark IJsselpoort tezamen € 96 mln gereserveerd. Provincie Gelderland heeft voor deze beide projecten € 40 mln gereserveerd. Daarnaast wordt de besparing op de dijkversterkingskosten uit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) ingezet voor rivierverruimende maatregelen.



Betrokken partijen De provincie Gelderland trekt de MIRT Verkenning en voert deze samen uit met waterschap Rivierenland, 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.

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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. De minister is begin 2016 op verzoek van de regio akkoord gegaan met de voorbereiding van de versnelling van IJsseldelta fase 2, omdat besparingen gerealiseerd kunnen worden door direct aansluiten op fase 1.

IJsseldelta fase 2



Opgave IJsseldelta fase 2 is het vervolg op het Ruimte voor de Rivier-project IJsseldelta fase 1. Het doel van het project is het behalen van een waterstanddaling van minimaal 41 cm bij Zwolle (bij km 979 van de IJssel) om te voldoen aan de doelstelling van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier. In de eerste fase van het project (periode 2010-2019) is het zomerbed van de IJssel bij Kampen verlaagd en wordt een hoogwatergeul aangelegd ten zuiden van Kampen. Om deze hoogwatergeul, het Reevediep, volwaardig te laten functioneren, dient een aantal kunstwerken te worden aangepast en aangelegd. Dit gebeurt in fase 2.

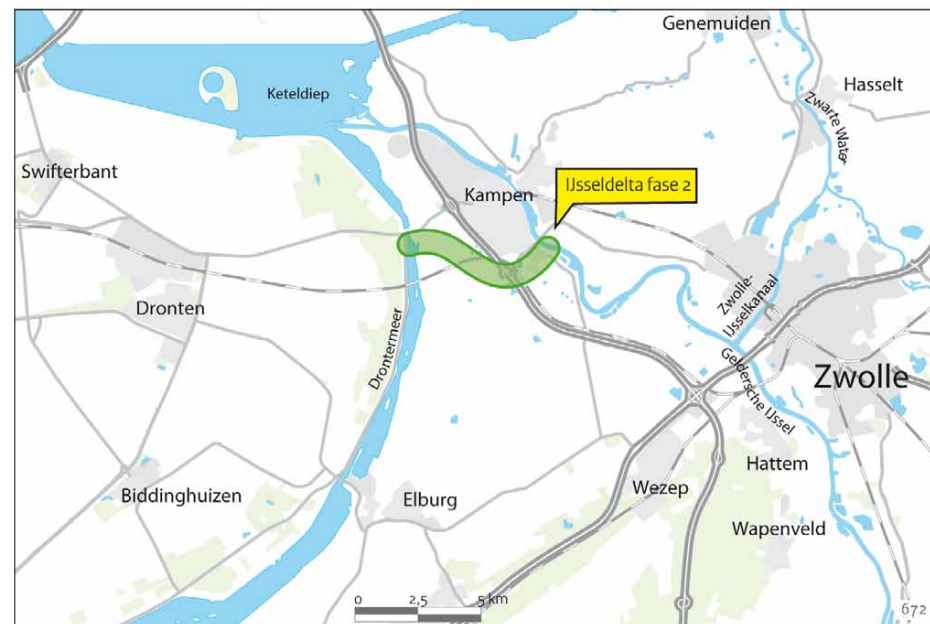
De uitvoering van fase 1 zorgt voor een waterstanddaling van ongeveer 20 cm; fase 2 voor de overige ruim 20 cm.

Oplossing Om de waterstanddaling van ten minste 41 cm te bereiken worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- versterking van de Drontermeerdijk;
- bouw van een schutsluis in de Reevedam;
- bouw van een nieuwe oeververbinding N307 in combinatie met amoveren van Roggebotsluis en Roggebotkering;
- aanbrengen van hoogwatervoorzieningen in recreatiegebied Roggebot.

Planning 2018: projectbeslissing

Financiën Taakstellend budget € 121 mln. Artikel DF 1.02.



Politiek/bestuurlijk In 2016 worden een bestuursovereenkomst en een samenwerkingsovereenkomst tussen het ministerie van IenM en de regionale betrokken partijen voorbereid voor de planuitwerking. Deze bestuurs-overeenkomst zal na het nemen van de voorkeursbeslissing getekend worden. De voorkeursbeslissing wordt verwacht in het najaar van 2016.

Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2017	6.758	2022

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

Gebied **Oost-Nederland**
 Onderwerp **Waterveiligheid**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Kribverlaging Pannerdensch kanaal



Opgave Dit project maakt deel uit van de lopende projecten in de Planologische Kern Beslissing Ruimte voor de Rivier. Het is een alternatieve maatregel voor de maatregel Oevergeul Boven-Rijn waarvan de uitvoering op de locatie zo dicht bij het splitsingspunt van de Rijn niet haalbaar is gebleken. 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 4 cm op rivierkilometer 865 op de Boven-Rijn van het project Oevergeul Boven-Rijn overgenomen.

Oplossing In de planuitwerkingsfase wordt een variantkeuze (SNIP 2A-beslissing) bepaald. De variatie kan gezocht worden in:

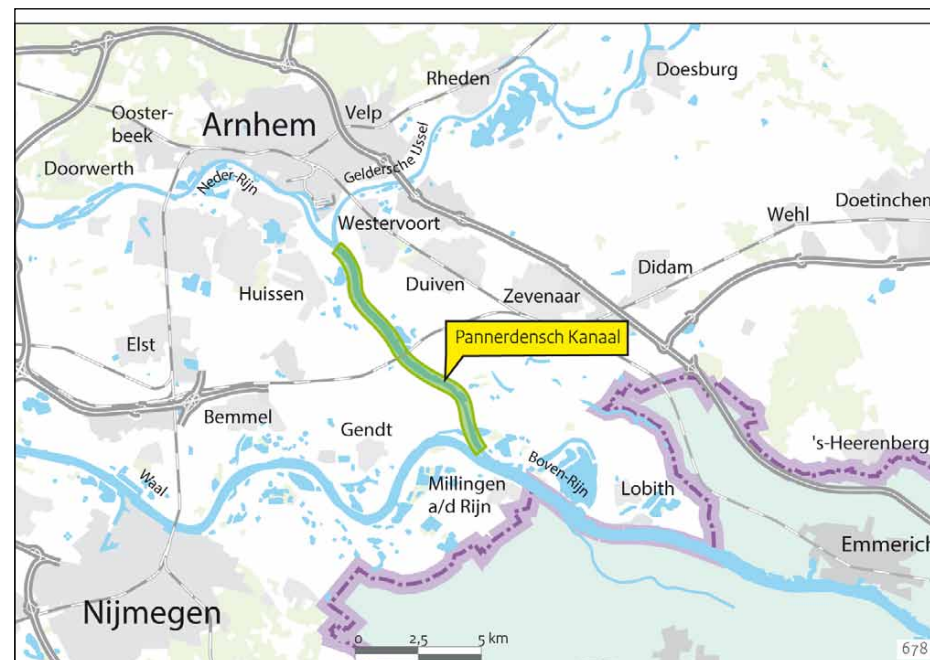
- 1 de hoogte waarmee de kribben verlaagd worden;
- 2 het aantal kribben dat verlaagd wordt;
- 3 de vorm (lengte en breedte) van de te verlagen kribben;
- 4 verlaging van de gestrekte oevers.

De voorkeursvariant wordt vervolgens uitgewerkt tot een projectontwerp (SNIP 3-beslissing).

Planning 2017: SNIP 2A Variantkeuzebeslissing
 2017/2018: SNIP 3* Projectbeslissing
 2019: MIRT4 Opleveringsbeslissing

Financiën Het budget bedraagt € 18 mln (incl. btw).

* na SNIP 3 wordt overgegaan op de MIRT-systematiek



Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2017	18	2019

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

Gebied **Oost-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

•

Opgave

Oplossing

•

Planning

•

•

Financiën

•

•

Politiek/Bestuurlijk

•

Toelichting op de wijzigingen

2015: De minister heeft in het najaar 2013 het voorkeurs-alternatief 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.

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.

Planning Met het aanbod van de regio om een deel van het traject voor te financieren wordt het project gefaseerd uitgevoerd.

2017: Tracébesluit

2018: start realisatie fase 1 (Twello-Deventer en Deventer-Oost-Rijssen)

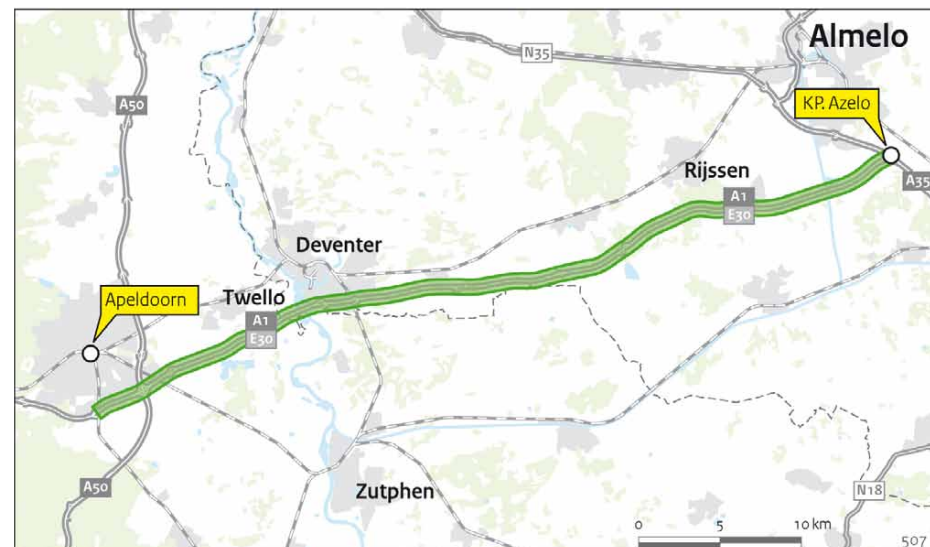
2020-2022: openstelling fase 1

2024: start realisatie fase 2 (Apeldoorn-Twello, Deventer-Deventer-Oost en Rijssen-Azelo)

2026-2028: openstelling fase 2

Financiën Taakstellend budget: € 424 mln (inclusief bijdrage regio: € 115 mln). Daarnaast financiert de regio een bedrag van € 29 mln voor. Artikel IF 12.03.02. Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPg).

Politiek/bestuurlijk Vanuit de regio zijn de provincies Overijssel en Gelderland, de stedendriehoek



Apeldoorn-Deventer-Zutphen, de regio Twente en de gemeenten gelegen binnen de A1-zone betrokken. Rijk en regio hebben gewerkt aan de verkenning A1-zone waarin een verkenning naar een capaciteitsuitbreiding van de A1 is geïntegreerd. Op basis van de uitkomsten van deze gezamenlijke MIRT Verkenning is er overeenstemming over het gewenste ruimte-

lijke concept en over de wijze waarop de capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo op termijn kan plaatsvinden. In oktober 2013 is dit vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen het rijk en de regio (provincie Overijssel, provincie Gelderland, regio Twente en de Stedendriehoek).

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
verschil	4	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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, scope en budget.

Er is gekozen om het Tracébesluit vast te stellen nadat de provincie Gelderland de ontwerp provinciale inpassingsplannen t.b.v. maatregelen op het onderliggend wegennet heeft opgesteld. De planning van het Tracébesluit is hierop aangepast.

A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)



Opgave De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling op de A12, A50 en de A15 in de regio Arnhem - Nijmegen. Het wegensysteem is daarbij onvoldoende robuust. Deze nieuwe verbinding is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte aangemerkt als ontbrekende schakel in het wegennet op de (internationale) corridor Rotterdam-Duitsland.

Oplossing De verkeersafwikkeling wordt verbeterd met de doortrekking van rijksweg 15 als autosnelweg, met 2x2 rijstroken tussen knooppunt Ressen en de A12, inclusief een volwaardige aantakking op de A12 met weefvakken tussen Duiven en Zevenaar (ViA15). Tevens worden de A15 Valburg-Ressen en de A12 Duiven-Ouddijk verbreed met een rijstrook.

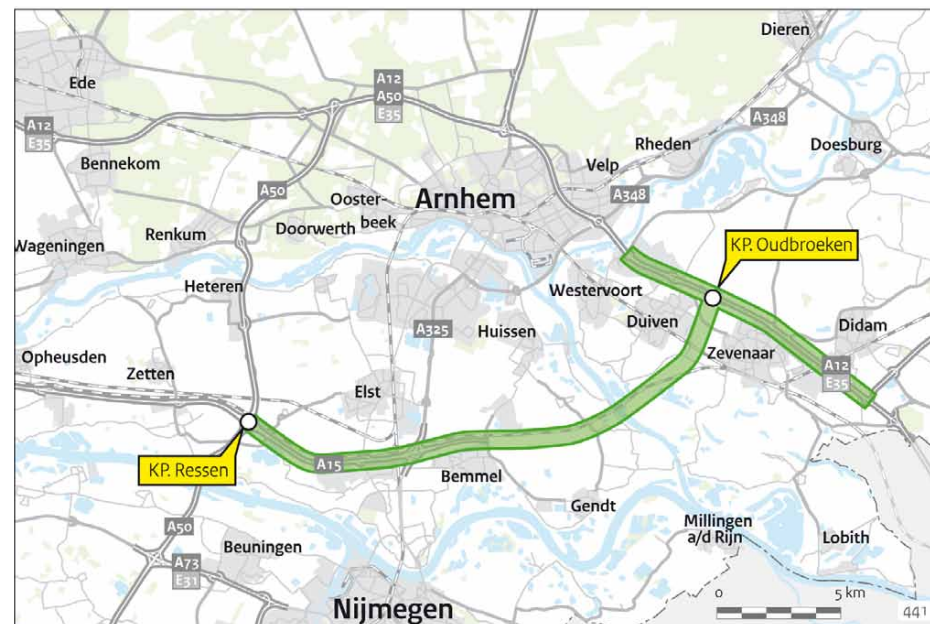
Planning 2017: Tracébesluit

2019: start realisatie

2021-2023: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 827 mln (inclusief bijdrage regio). Hiervan zal € 286 mln door tol worden opgebracht netto contant. Artikel IF 12.03.02 en IF 12.04.01.

Politiek/bestuurlijk In januari 2012 heeft de minister van IenM het standpunt voor het doortrekkingsalternatief A15 Noord met een brug over het Pannerdensch Kanaal en een halfverdiepte (-3 meter) ligging tussen Duiven en Zevenaar vastgesteld. In juni 2012 is in overleg met de Tweede Kamer besloten tot een aanpassing van het standpunt (TK 29385, 2011-2012, nr. 72): het tracé wordt verlegd bij Groessen. In de aanvullende bestuursovereenkomst van 5 november 2015 is een verdiepte ligging bij Groessen afgesproken.



In juli 2013 hebben rijk en regio een bestuurs-overeenkomst ondertekend. De provincie Gelderland draagt aan dit project en het project A12 Ede-Grijsoord in totaal € 360 mln bij en de Stadsregio Arnhem Nijmegen € 12,5 mln (prijsspeel 2011). Bij ondertekening van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) in het najaar van 2015 zijn aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over de planning, de inpassing en de maatregelen voor het onderliggend wegennet. Op verzoek van de regio wordt in het ontwerp extra inpassing meegenomen. Zo wordt de weg volledig verdiept aangelegd bij Groessen met een deksel bij Helhoek. Dit betekent ook dat de markt niet verder hoeft te worden uitgedaagd

om de weg op -6 meter onder maaiveld aan te leggen bij Groessen. Als onderdeel van de afspraken is de bijdrage van de provincie 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.

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. Hiervoor zal

A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15) (vervolg)

gelijktijdig met het Tracébesluit ook een tolbesluit genomen worden.

Uitvoering In 2010 is een PPC uitgevoerd, waaruit volgt dat DBFM geadviseerd wordt als contractvorm.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 28, 33 en 37 uit de File Top 50.

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
verschil	23	23
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	42	42

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

'13 '14 '15 '16 '17

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 plan-uitwerkingsfase. In de bestuursovereenkomst zijn de financiële afspraken tussen rijk en regio voor het project vastgelegd.

2017: Het budget 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 en Wierden is kwetsbaar. Tevens ligt er een opgave om de verkeersveiligheid te verbeteren. De regio heeft de ambitie om op termijn de hele N35 op te waarderen naar een 2x2-autoweg geschikt voor 100 km/u. Deze regionale ambities zijn verwoord in de Marsroute N35.

Oplossing Aanpassing van de huidige N35 tussen Nijverdal in Wierden van een 2x1-weg met gelijkvloerse aansluitingen naar een 2x2-weg, waarbij in Nijverdal een ongelijkvloerse kruising en een ongelijkvloerse aansluiting is voorzien en bij Wierden een ongelijkvloerse aansluiting.

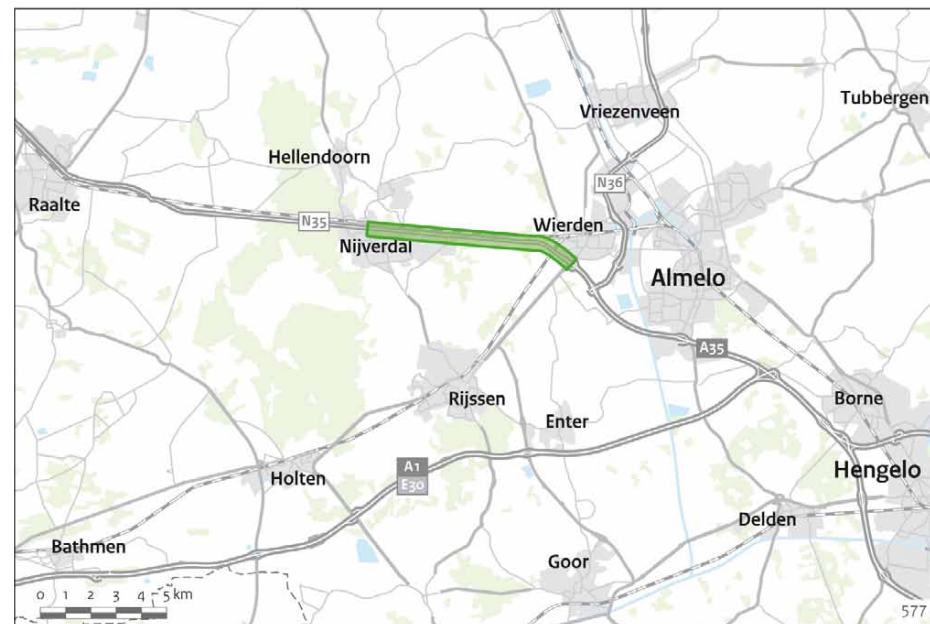
Planning 2018: Tracébesluit

2020: start realisatie

2022-2024: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 104 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 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. Het taakstellend budget voor het project bedraagt € 104 mln.



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.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2016	122	n.t.b.
MIRT 2017	104	2022-2024
verschil	-18	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

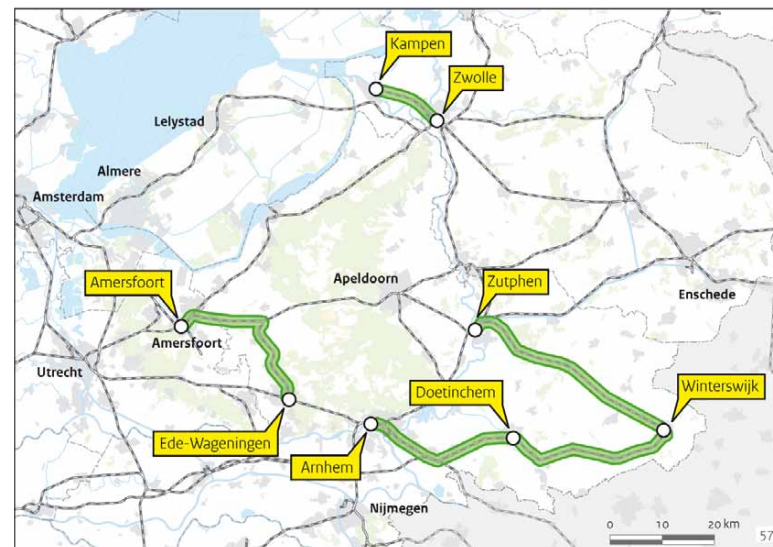
Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland



Opgave Op een aantal gedecentraliseerde spoorlijnen is sprake van sterke vervoersgroei en hebben enkele decentrale overheden meer ambitie met het gedecentraliseerde spoorvervoer voor reizigers dan mogelijk is met de beschikbare capaciteit. Mede naar aanleiding hiervan is in 2008 een quickscan naar de marktontwikkelingen in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen uitgevoerd. Hieruit bleek met name dat de punctualiteit op een aantal lijnen in Oost-Nederland onvoldoende is.

Oplissing ProRail heeft op basis van een effectiviteitsanalyse in beeld gebracht welke maatregelen nodig zijn ter verbetering van de punctualiteit. Voor Oost-Nederland betreft dit maatregelen op een vijftal lijnen. De rijksbijdragen voor de maatregelen op de lijnen Zwolle-Kampen en Nijmegen-Roermond zijn al in 2011 en 2012 aan de decentrale overheden uitgekeerd. De cofinanciering door het ministerie van IenM en de provincie Gelderland is afgesproken in het BO MIRT van 2009 en de financiële afwikkeling tussen ministerie en provincie Gelderland loopt nog voor:

- lijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk: aanleg van dubbelspoor bij Wehl (inmiddels gerealiseerd); aanleg van een snelle wissel bij Didam; verlenging van de perrons (beide gerealiseerd);
- lijn Amersfoort-Ede-Wageningen, Valleilijn: betrouwbaarheidsverhogende maatregelen op de Valleilijn (het eerste deel is in realisatiefase, het tweede deel in planuitwerkingsfase);
- lijn Zutphen-Winterswijk: verhogen van de aankomst- en vertreksnelheid bij Zutphen (gerealiseerd); snelheidsverhoging tussen Vorden en Zutphen (in realisatiefase).



Planning 2011-2018: oplevering (divers)

Financiën Taakstellend budget is € 35 mln, inclusief de rijksbijdrage 18 mln, de bijdragen van de provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Artikel IF 13.03.04 en 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk Moties: de Tweede Kamer heeft eind 2007 verzocht tot uitvoering van een quickscan naar de markt en capaciteit op de regionale spoorlijnen (motie-Anker/Koopmans, TK 31200 XII, nr. 55). In september 2008 is het eindrapport opgeleverd en aan de Kamer verstuurd (TK 31305 XII, nr. 80). Amendement-Cramer ter verbetering van het regionale ov (TK 31474 XII, nr. 10) strekte ertoe om vooruitlopend op een bredere afweging in het kader van mobiliteitsaanpak € 10 mln uit te trekken voor

een generieke verbetering van de ov-kwaliteit. In de BO MIRT van voor- en najaar 2009 hebben rijk en regio afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen en de gezamenlijke financiering (50/50) op basis van taakstellende budgetten.

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
verschil	12	
waarvan uitgekeerde	1	

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 t.b.v. de aanleg van een extra perronspoor op emplacement Zwolle. Gelet op de samenhang met het project Zwolle-Herfte is deze scope en 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.

Zwolle-Herfte



Opgave Als gevolg van extra treinen op het baanvak Zwolle-Herfte is dit baanvak in 2012 overbelast verklaard. Daarnaast bestaan ambities voor het laten rijden van meer treinen op de lijnen Zwolle-Groningen/Leeuwarden en Zwolle-Emmen.

Oplossing Om dit capaciteitsknelpunt op te lossen heeft ProRail een alternatievenstudie uitgevoerd in nauwe samenwerking met het ministerie van IenM, de noordelijke provincies, de provincie Overijssel en de vervoerders NS en Arriva. Op basis van deze studie heeft de staatssecretaris van IenM samen met de gedeputeerden van Noord-Nederland en Overijssel op 17 december 2013 gekozen voor een alternatief waarbij twee extra sporen zullen worden gerealiseerd 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 aanleg van een vrije kruising voor deze sporen zodat de treinen van Zwolle richting Leeuwarden/Groningen en van Zwolle richting Emmen geen hinder van elkaar ondervinden;
- 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, onder meer doordat:
 - de wachttijd van de intercity van/naar Leeuwarden met drie minuten kan worden verminderd;
 - als gevolg van reistijdverkorting op de trajecten Zwolle-Groningen/Leeuwarden een goede aansluiting op regionale treinen in Groningen



- en Leeuwarden kan worden geboden;
- een derde en vierde trein per uur tussen Zwolle en Leeuwarden mogelijk wordt gemaakt;
- de overstaptijden en snelheden worden verbeterd;
- de robuustheid en betrouwbaarheid worden verbeterd.

Planning 2016: Ontwerp-Tracébesluit
 2016: Tracébesluit
 2017: start realisatie
 Oplevering: 2017 (gelijktijdigheid) en 2021 (totale project)

Financiën Taakstellend budget: € 197 mln, exclusief een aanvullende regionale bijdrage van € 36 mln. Artikel IF 13.03.04.

Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2015	189	2017/2021
MIRT 2016	190	2017/2021
MIRT 2017	197	2017/2021
verschil	8	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

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

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)

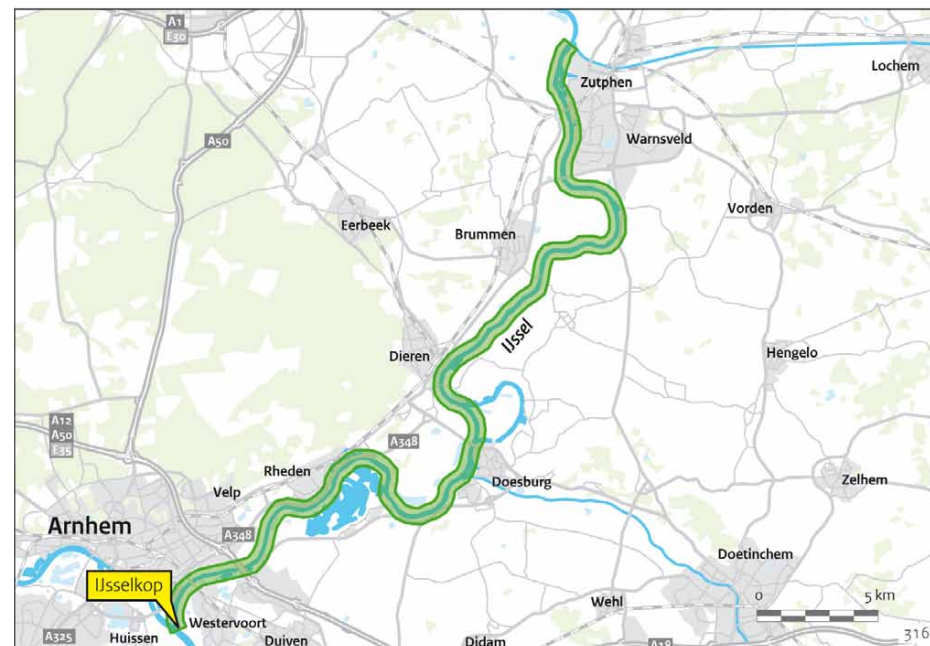


Opgave Het traject IJsselkop tot Zutphen is moeilijk bevaarbaar voor de beoogde scheepvaart in klasse Va. Dit bemoeilijkt tevens de toegang tot het Twentekanaal, dat juist geschikt wordt gemaakt voor deze klasse schepen.

Oplossing In de planuitwerking wordt met name gekeken naar de mogelijkheden om de vaarbreedte van de bochten in dit traject van de IJssel aan te passen, waardoor schepen uit klasse Va het traject IJsselkop-Zutphen veiliger en efficiënter kunnen bevaren.

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
verschil	0	
waarvan uitgekeerde	0	

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

'13 '14 '15 '16 '17

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 getemporeerd.

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.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel



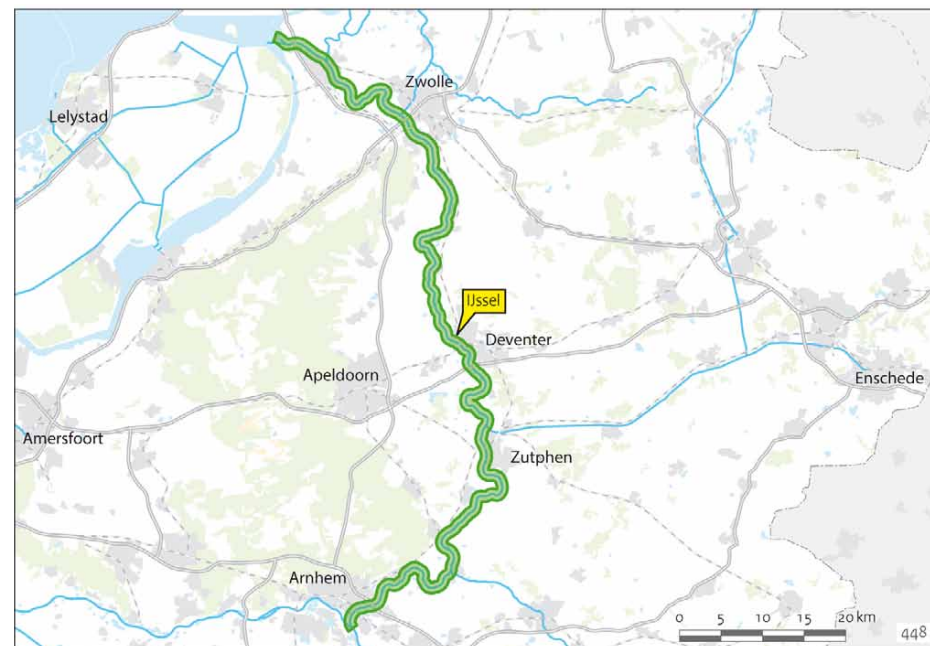
Opgave Op basis van de begin 2009 opgeleverde verkenning is gebleken dat er sprake is van een zeer beperkt aantal ligplaatsen tussen Lobith en Kampen dat geschikt is voor klasse IV/V-schepen. Het gebrek aan ligplaatsen voor grotere schepen op de IJssel bemoeilijkt een logistieke planning in verband met de regelgeving voor vaar- en rusttijden en zorgt bovendien voor 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 zal gefaseerd worden aangepakt. Voor de korte termijn is ingezet op het als quick win realiseren van enkele ligplaatsen, met name op de Boven-IJssel, en 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 onder andere zeventien ligplaatsen in de Valeplas ten oosten van Arnhem te realiseren.

Planning 2018: projectbeslissing
 2019: start realisatie
 2019-2020: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 28 mln.
 Artikel IF 15.03.02.

Politiek/bestuurlijk In het najaar van 2013 is de voorkeursbeslissing genomen. In 2015 is besloten het zoekgebied uit te breiden naar de zuid- en westlob van de Valeplas.



Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2013	27	2016
MIRT 2014	28	2018-2020
MIRT 2015	28	2018-2020
MIRT 2016	28	2019-2020
MIRT 2017	28	2019-2020
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

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

Toekomstvisie Waal



'13 '14 '15 '16 '17

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 getemporeerd.

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.

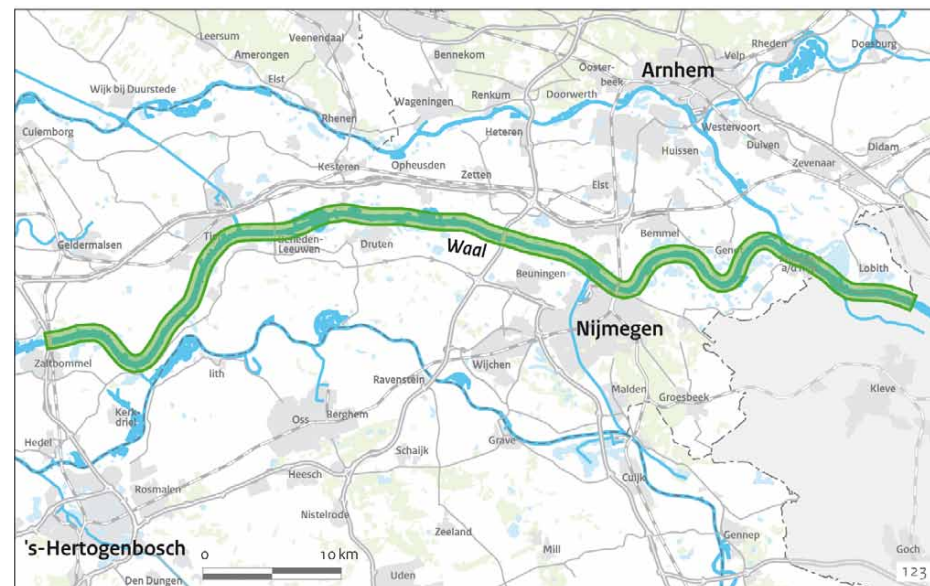
Opgave Op de Waal zijn er problemen die te maken met beperkingen in de afmetingen van de vaargeul. Maatgevend zijn de beschikbare breedte en diepte bij lage rivierafvoeren. Het vastgestelde referentieniveau daarbij is de internationaal Overeengekomen Lage Rivierstand. Daarnaast bestaat er een groot tekort aan veilige overnachtingsplaatsen langs de Waal.

Oplossing Door het uitvoeren van baggerwerk in combinatie met maatregelen die de vaardiepte op de lange termijn in standhouden, 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 gericht is op meer inzicht in het beïnvloeden van sedimentatie en stabilisatie van de rivierbodem. Het beoogde resultaat is het minimaliseren van onderhoudsbaggerwerk en het stoppen van de bodemdaling op de Waal. Dit deelproject wordt, voor wat betreft het aanleggen van de Langsdammen, opgepakt binnen het programma Ruimte voor de Rivier. Na de realisatie volgt monitoring en evaluatie.

De aanleg van nieuwe overnachtingshavens bij Lobith/Weurt wordt onderzocht. De planuitwerking voor de overnachtingshaven Lobith is uitgevoerd door de provincie Gelderland. Rijkswaterstaat zorgt voor de realisatie. De voorkeursoplossing is het moderniseren van de bestaande haven Tuindorp en de aanleg van een nieuwe haven in de Beijenwaard bij Spijk.

De deelstudie voor verbetering van de havenmond van de bestaande overnachtingshaven Haaften is eind 2011 afgerond (fase 1). Verder wordt gekeken naar een gefaseerde aanpak voor opwaardering van de ligplaatsen in de haven (fase 2).

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 Beijenwaard
 Na 2020: openstelling Weurt

Financiën Taakstellend budget: € 131 mln.
 Artikel IF 15.03.02.

Politiek/bestuurlijk Medio 2014 is de voorkeursbeslissing voor de overnachtingshaven bij Lobith genomen.

December 2015 is het partieel uitvoeringsbesluit modernisering overnachtingshaven Tuindorp genomen.

Projectbesluit Lobith/Beijenwaard is medio 2016 voorzien, na vaststelling PIP door de provincie Gelderland.

Medio 2016 is de projectbeslissing genomen om de bestaande overnachtingsteigers bij Haaften (fase 2) te verlengen.

Uitvoering Op basis van de PPC-toets voor Lobith is gebleken dat DBFM nauwelijks meerwaarde oplevert en wel extra risico's.

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
verschil	3	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 is in april 2014 een goedkeurende wijzigingsbeschikking afgegeven door de minister van IenM.

Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)



Opgave De hoogwaterproblematiek leidt tot 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 er 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. De capaciteitsverruiming van de Waal vindt plaats tegenover de historische binnenstad. Daarbij ondergaat het rivierenlandschap een transformatie. Ook wordt de bestaande Waalkade opnieuw onder de loep genomen en wordt door verschillende partijen gewerkt aan natuurontwikkeling in de uiterwaarden aan beide zijden van de rivier. De tweede stadsbrug Nijmegen is inmiddels gerealiseerd.

Planning 2009: Start realisatie
Voltooiing van het totale plan was voorzien rond 2021; die is nu voorzien in 2027.

Financiën Taakstellend: € 25 mln uit het Nota Ruimtebudget. In het Provinciale Stad & Regio-contract 2012-2017 was een reservering van € 5 mln opgenomen onder de voorwaarde dat in het eerste kwartaal 2016 een geactualiseerde GREX zou zijn vastgesteld. De Provincie heeft ermee ingestemd dat deze datum wordt verschoven naar eind 2016 opdat partijen tot een nieuw afgewogen besluit kunnen komen.

Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront) (vervolg)

Uitvoering De minister van IenM stelt de beschikking volgens de nieuwe planning vast op 31 december 2027.

Gebiedsontwikkeling Handelskade: op 14 maart 2014 is de eerste paal geslagen en is de start van de bouw van 540 appartementen, 4.000 m² commerciële ruimten (restaurants en bedrijfsruimten) en 550 gebouwde parkeerplaatsen een feit. De eerste woningen zijn in 2016 opgeleverd (appartementengebouw De Lunet).

In het deelgebied Koningsdaal is in 2015 gestart met de bouw van circa 500 woningen.

Koningsdaal Zuid: de blokken 5, 6 en 7 zijn geheel verkocht, blok 7 is bewoond, blok 6 wordt gerealiseerd en met blok 5 wordt in juni 2016 begonnen. De blokken 8 en 9 gaan medio 2016 gedeeltelijk in de verkoop.

Koningsdaal Noord betreft de blokken 1, 2, 3 en 4 inclusief de ontwikkeling van het Fort. Planvorming is op dit moment vrijwel afgerond en de start van de bouw is voorzien medio 2017.

De verdere gebiedsontwikkeling is geënt op de uitgangspunten uit business case Waalfront 1.2, waarmee organische groei is beoogd. Dat houdt ook in dat verwevenheid en stedelijke dynamiek, cultureel/industriële erfgoed, gehele bindingslijnen 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 warmtenet als onderdeel van de ambitie warmteringleiding en de start van het onderzoek voor toepassingen van 'smart energy' op terrein/gebouw ENGIE (de voormalige kolencentrale van SUEZ), een terrein direct grenzend aan Waalfront.

Alle ontwikkelingen vinden plaats in partnerschap met onder andere de provincie Gelderland en het rijk.

In februari 2016 zijn de bedrijfsactiviteiten van het slachthuis beëindigd. Behoud van de werkgelegenheid middels verplaatsing van het bedrijf is hiermee in het geding gekomen. Momenteel buigt de rechter zich over deze casus.

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2014: High Tech Factory: op 16 mei 2013 is op de campus de productiefaciliteit met zo'n 5.000 m² aan cleanrooms, laboratoria en kantoorruimtes geopend. Hiermee beschikken bedrijven die actief zijn in micro- en nanotechnologie over hoogwaardige faciliteiten om opschaling in productievolume te realiseren.

CAT-AgroFood: er is geïnvesteerd in nieuwe faciliteiten, en apparatuur van Wageningen UR is ingebracht. Via een extern te benaderen database is inzichtelijk welke apparatuur beschikbaar is.

2016: CAT-AgroFood: het direct toegankelijk maken van onderzoeksfaciliteiten van Wageningen UR blijkt een belangrijke factor in het verbeteren van het vestigingsklimaat en een duidelijke stimulans voor interactie tussen onderzoekers van verschillende organisaties die vaak leidt tot samenwerking en innovatie. De projectperiode loopt door tot en met 2017 met een nieuwe beschikking per 1 mei 2015. De omvang van de rijksbijdrage is gelijk gebleven.

Sterke regio's: Oost-Nederland



Opgave Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

Oplossing In vier toonaangevende Sterke Regio's is geïnvesteerd in ambitieuze projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur, die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Nijmegen-Twente).

Financiën In de regio Oost-Nederland is aan twee projecten een rijksbijdrage toegekend uit het Sterke Regio-budget van het Fonds economische structuurversterking (Fes):

- High Tech Factory Twente (€ 8 mln). In Twente zijn ruim veertig spin-off-bedrijven op het gebied van microsysteem- en nanotechnologie toe aan het produceren van hun vindingen. Begin 2014 is het project voor de productiefaciliteit volledig afgerond. De periode van medefinanciering van het rijk in het apparaatfondsen High Tech Fund is door EZ verlengd van 2013 naar 2017. De omvang van de rijksbijdrage is gelijk gebleven.
- CAT-AgroFood Wageningen (€ 12 mln). Het bedrijfsleven in de voedingssector kan bij CAT-AgroFood geavanceerde apparatuur 'huren' voor onderzoek, zoals een MRI-scanner of een elektronenmicroscop. 'Sharing research facilities' is een belangrijke pijler van Wageningen Campus.



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 EZ en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk. Zowel High Tech Factory als CAT-AgroFood ontwikkelen zich overeenkomstig de prognoses wat betreft bezettingsgraad van de apparatuur. Het belang van beschikbaarheid van onderzoeks- en productiefaciliteiten voor

(jonge) bedrijven in de agrofood en hightech-sector is onverminderd groot. Aan High Tech Factory is in maart 2016, in overleg met regionale partners, vanuit het ministerie van EZ toestemming gegeven voor verbreding van het apparaatfondsen. 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.

Gebied **Oost-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: Vanwege de noodzaak tot actualiseren van de verkeersgegevens is het Tracébesluit vertraagd en daarmee verschuiven tevens de start van de realisatie en de openstelling met een jaar. Vanwege de doorwerking van het Begrotingsakkoord verschuift de start van de realisatie naar 2014 en de openstelling van 2015 naar 2016.

2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 en herstel geluidsregister (i.h.k.v. SWUNG) hebben tot gevolg gehad dat de planning is herijkt.

2016: Het Tracébesluit is vastgesteld en het project is overgegaan naar de realisatiefase. Om aan te sluiten bij de huidige aanlegaming is het budget na verdere detaillering van het ontwerp met € 5 mln verlaagd.

A1 Apeldoorn-Zuid - Beekbergen



Opgave Als gevolg van weefbewegingen op het knooppunt Beekbergen ondervindt het doorgaande verkeer op de A1 en het verkeer op de verbinding Deventer-Arnhem hinder. Dit heeft een negatief effect op de goede en veilige doorstroming van het verkeer op de A1.

Oplossing De verkeershinder wordt opgeheven door middel van verbetering van het knooppunt Beekbergen door de aanleg van weefstroken op de A1, een directe verbindingsboog tussen de A1 en de A50 op het knooppunt en een extra rijstrook op de A50 tussen het knooppunt en de verzorgingsplaats De Brink.

Planning 2015: Tracébesluit

2016: start realisatie

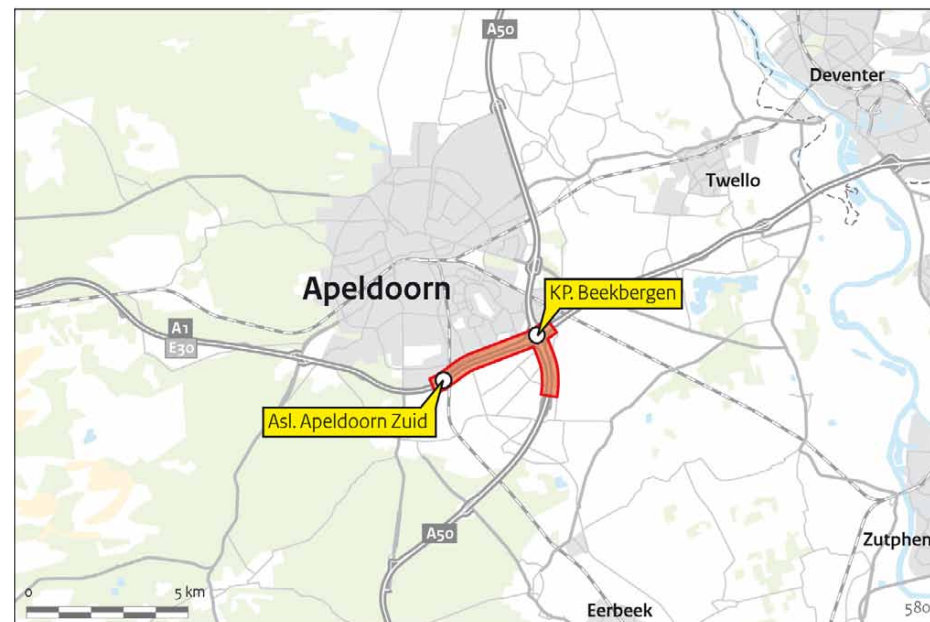
2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 31 mln.

Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk Dit project volgt uit het maatregelpakket Robuust Netwerk, gebiedsgerichte uitwerking Mobiliteitsaanpak, van november 2008. De regio heeft zich verbonden aan de uitvoering van enkele projecten op het onderliggend wegennet die een sterke relatie hebben met de genoemde maatregelen op het hoofdwegennet. De regio financiert deze aanpassingen voor een bedrag van € 5,1 mln (prijspeil 2008). In het vierde kwartaal van 2009 zijn de aanvangsbeslissing en de startnotitie vastgesteld.

Uitvoering Het project is gegund aan de aannemer. De werkzaamheden zijn gestart in 2016.



Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2016	31	2016-2018
MIRT 2017	31	2017
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2013	0	
2014	1	
2015	1	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Oost-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2014: De extra Waalbrug is in 2013 opengesteld, waardoor de capaciteit ten opzichte van de oude situatie reeds is toegenomen.

2016: De renovatie van de oude Waalbrug (A50) is vertraagd en de afronding is voorzien in 2016. De openstelling van 2x4 op de A50, over de oude en de nieuwe Waalbrug wordt in 2017 verwacht.

A50 Ewijk-Valburg



Opgave De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling op de A50 tussen Ewijk en Valburg.

Oplossing Op grond van het in oktober 2005 vastgestelde standpunt op de trajectnota A50 Ewijk-Grijsoord is besloten om het traject in twee delen uit te werken. Het gedeelte Ewijk tot en met Valburg wordt verbreed naar 2x4 rijstroken (inclusief een extra Waalbrug en aanpassing van de knooppunten Ewijk-Valburg). Vanaf Valburg tot Grijsoord is de A50 verbreed naar 2x3 rijstroken als onderdeel van het benuttingsprogramma Zichtbaar, Snel en Meetbaar (ZSM) 2.

Planning 2010: Tracébesluit

2011: start realisatie

2017: openstelling

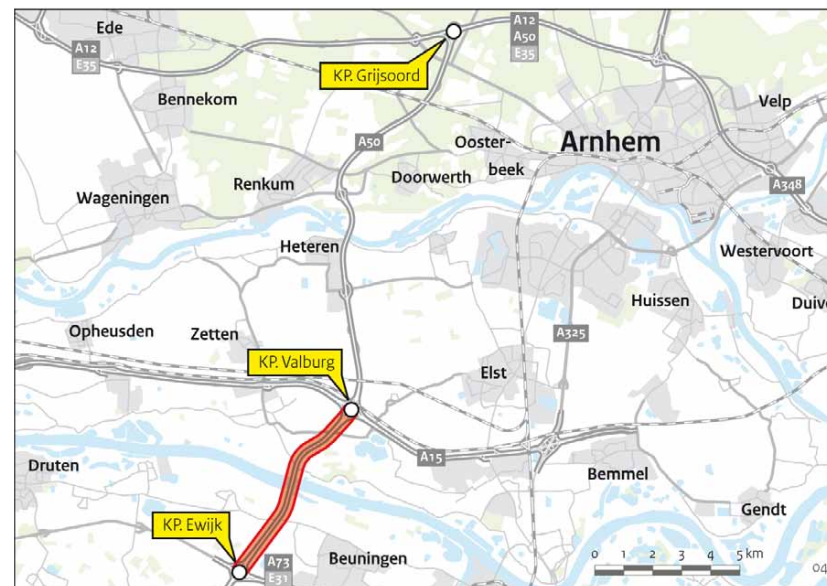
Financiën Taakstellend budget: € 270 mln.

Artikel IF 12.03.01.

De oude Waalbrug wordt na aanleg van de extra Waalbrug binnen het programma Vervanging en Renovatie Hoofdwegen gerenoveerd.

Zoals toegelicht in de Rijksbegroting 2015 was er voor dit project een meevaller van het project A50 Ewijk – Valburg van € 6 miljoen door een bijgestelde raming en vrijval van een deel van de post onvoorzien.

Politiek/bestuurlijk Toezegging: tijdens het bestuurlijk overleg in november 2003 is afgesproken om het budget te reserveren voor de uitvoering van het zuidelijk gedeelte Ewijk-Valburg. Er is een convenant gesloten tussen het rijk en Nijmegen over een extra brug over de Waal.



Uitvoering In 2006 is een PPC uitgevoerd. De uitkomst hiervan gaf onvoldoende meerwaarde aan voor een DBFM-contract. Daarom is gekozen voor een DB contract. Tot de volledige openstelling wordt het verkeer over de nieuwe Waalbrug geleid met een 2x3-indeling, waarmee een fileknelpunt wordt voorkomen.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2013	269	2014
MIRT 2014	276	2015
MIRT 2015	270	2015
MIRT 2016	270	2017
MIRT 2017	270	2017
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBO)	5	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	216
2013	264
2014	265
2015	265

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Oost-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: Ondanks een versobering, zoals tijdens het BO MIRT eind 2011 besloten werd, is de rijksbijdrage met € 5 mln verhoogd. De realisatie is aangepast vanwege het toepassen van een andere contractvorm.

2015: Het budget is verhoogd in verband met de geplande vastgoedinkomsten (een gewijzigde administratieve methode) en een scopewijziging (de verdiepte ligging). De planning is gewijzigd ten gevolge van de latere vaststelling van het Tracébesluit en de consequenties van de aanbestedingswet 2012.

2016: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

N18 Varsseveld-Enschede



Opgave De verkeersonveiligheid op het gehele tracé N18 Varsseveld-Enschede moet worden aangepakt, evenals de leefbaarheid in de kernen, met name van Eibergen en Usselo.

Oplossing In het Tracébesluit is vastgesteld dat op het gedeelte Varsseveld-Groenlo verkeersveiligheidsmaatregelen worden getroffen met handhaving van de maximumsnelheid van 80 km/u. Tussen Groenlo en Enschede wordt een nieuwe N18 aangelegd met omléidingen rond Eibergen, Haaksbergen en Usselo en de maximumsnelheid wordt verhoogd naar 100 km/u. De afwaardering van de huidige N18 is onderdeel van de projectscope.

Planning 2013: Tracébesluit

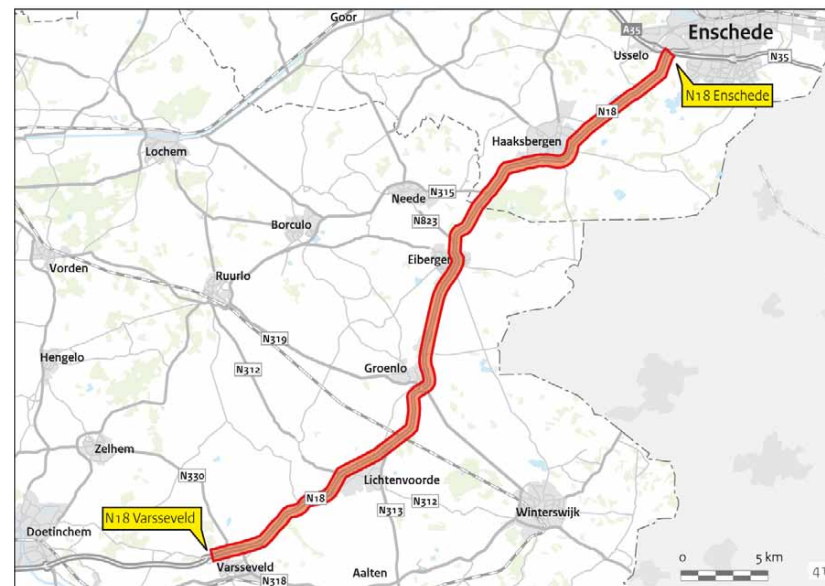
2014: vaststelling wijzigingstracébesluit

2016: start realisatie

2019-2021: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 337 mln (inclusief bijdrage van de regio en vastgoedopbrengsten van € 151 mln). Hierbij wordt rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 10 mln. Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk Naar aanleiding van het Standpunt van oktober 2009 is extra dekking gevonden voor € 12 mln. Het convenant N18 is in december 2009 getekend. Tijdens het BO MIRT van voorjaar 2010 zijn nadere afspraken gemaakt over scopeaanpassingen aan de aansluiting N18/A35 en verplaatsing van aansluitingen bij Eibergen en Groenlo. Het Tracébesluit is op 20 augustus 2013 ondertekend. Begin 2014 is dit gewijzigd op verzoek van de regio in verband met een verdiepte ligging van de N18 ter hoogte van Haaksbergen. De regio



draagt de meerkosten van € 4 mln. Met de regionale partijen is daarnaast in 2014 een realisatieovereenkomst gesloten waarin onder andere afspraken zijn gemaakt over de overdracht van de bestaande N18.

Uitvoering In 2010 is op basis van het PPC gekozen voor een DBFM-contract. Eind 2012 is naar aanleiding van de Aanbestedingswet 2012 besloten tot een D&C-contract voor het deel Varsseveld-Lichtenvoorde en een DBFM-contract voor het deel Groenlo-Enschede.

Voorafgaand aan het vaststellen van het Tracébesluit zijn al voorbereidende maatregelen uitgevoerd.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2014	316	2017
MIRT 2015	336	2019-2021
MIRT 2016	337	2019-2021
MIRT 2017	337	2019-2021
verschil	21	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	72
2013	84
2014	98
2015	110

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Oost-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: Ten gevolge van het oplossen van de spanning tussen budget en raming en de noodzaak van het doorvoeren van versoeringen is er vertraging ontstaan, waardoor vaststelling van het Tracébesluit is doorgeschoven naar 2013. De openstelling van de weg zal daardoor in 2015 plaatsvinden.

2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg gehad dat de bestuursovereenkomst is aangehouden en de planning van het project is herijkt. Anticiperend op het besluit van de regering over de bouwimpuls in 2014 is de planning voor openstelling aangepast.

2016: De grondverwerving (onteigening) en de voorbereiding van de aanbesteding kostten meer tijd dan eerder voorzien. De start van realisatie is nu in 2017 voorzien.

2017: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

N35 Zwolle-Wijthmen



Opgave Op de N35 Zwolle-Wijthmen doet zich door de groei van autoverkeer met name in de spits vertraging voor. Daarnaast moeten de leefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeterd worden.

Oplossing Een uitbreiding van 2x1 naar 2x2 rijstroken, grotendeels op bestaand tracé. Er is sprake van een beperkte omleiding bij Wijthmen. De snelheid wordt verhoogd naar 100 km/u. Bij aansluiting van de Kroesenallee wordt een ongelijkvloerse kruising aangelegd.

Planning 2015: Tracébesluit

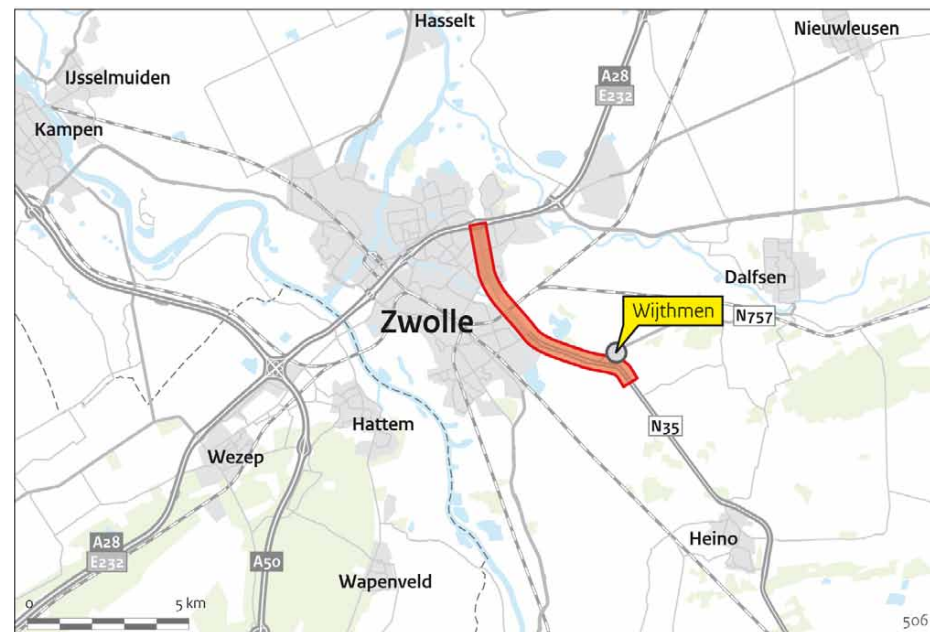
2017: start realisatie

2018: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 48 mln (inclusief € 29 mln bijdrage Provincie Overijssel). Artikel IF 12.03.01.

Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG) en de extra garantstelling van de regio.

Politiek/bestuurlijk In juni 2013 zijn afspraken vastgelegd in een bestuursovereenkomst. In 2014 is het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) vastgesteld en op 15 juni 2015 is het Tracébesluit door de minister vastgesteld.



Uitvoering Het project is in 2016 overgegaan naar de realisatiefase, de gunning is voorzien in 2016.

Voorafgaand aan het vaststellen van het Tracébesluit zijn al voorbereidende maatregelen uitgevoerd.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2017	48	2018

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	0
2013	4
2014	4
2015	5

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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

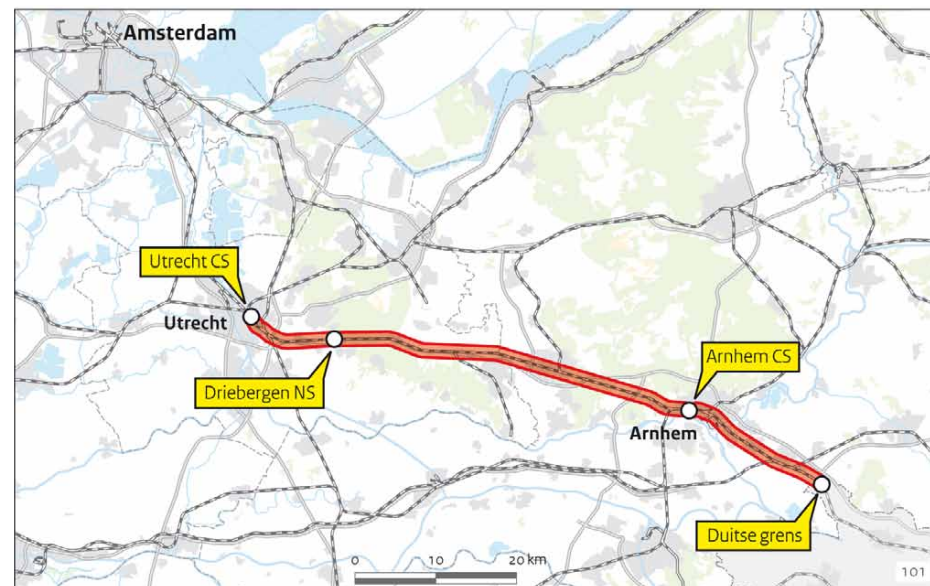


Opgave Probleem is de bestaande vervoerspanning op het spoor tussen Amsterdam/Schiphol en Frankfurt. Er is onderzocht wat de meest efficiënte manier is om die vervoersspanning op te lossen, rekening houdend met de aansluiting op het Trans European Transport Network (TEN-T), de ontsluiting van Schiphol en het stimuleren van de substitutie van vlieg- en autoverkeer naar treinverkeer.

Oplossing Het kabinet heeft besloten af te zien van de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn langs bestaand spoor. In plaats daarvan is gekozen voor diverse maatregelen ter verbetering en (andere) benutting van de bestaande spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens. Deze keuze is gebaseerd op de resultaten van de studie 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.

Planning Oplevering: divers

Financiën Enkele kleine infrastructurele maatregelen om de capaciteit en de betrouwbaarheid te verhogen zijn gerealiseerd. Het gaat onder andere om enkele perronverlengingen en het aanpassen van het huidige beveiligingssysteem. De kosten bedragen € 21 mln. In 2008 is een aanvang gemaakt 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 € 234 mln beschikbaar. Artikel IF 13.03.01.



Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: de minister heeft, naar aanleiding van de motie-Haersma Buma, 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 betreffende Driebergen-Zeist, Maarsbergen en Bunnik.

Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2013	228	Divers
MIRT 2014	234	Divers
MIRT 2015	239	Divers
MIRT 2016	233	Divers
MIRT 2017	234	Divers

verschil	6	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	5	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	3
2013	11
2014	28
2015	50

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Oost-Nederland**
 Onderwerp **Spoorwegen goederenvervoer**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 een financiering van een ongelijkvloerse kruising met de nieuwe westelijke randweg te 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.

Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)

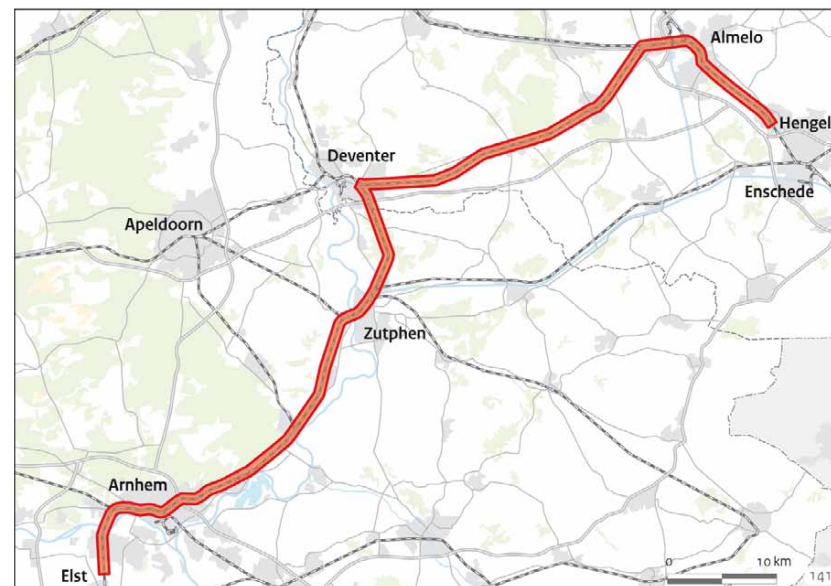


Opgave In 1999 is besloten om geen nieuwe Noordoostelijke Verbinding (NOV) aan te leggen. De stijgende intensiteit van het goederenvervoer over bestaand spoor (Elst-Arnhem -Deventer-Twente) veroorzaakt omgevingshinder.

Oplossing Het programma NaNOV omvat een divers pakket van hinderbeperkende maatregelen, waaronder het vervangen van overwegen door tunnels en het versnellen van de sanering van geluidhinder. 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 te Deventer) in ieder geval tot rond 2030 niet nodig is. De reservering in het NaNOV-budget voor voorzieningen voor het kopmaken te Deventer is daardoor niet meer nodig; de vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).

Planning 2009: start realisatie
 2020: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 138 mln.
 Artikel IF 13.03.02.



Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: brief van de minister aan de Tweede Kamer (TK 22589, nr. 157) over de gevolgen van het besluit geen nieuwe Noordoostelijke verbinding (NOV) aan te leggen en het besluit tot uitvoering NaNOV-maatregelen.

Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2013	151	2010-2015
MIRT 2014	154	2018
MIRT 2015	154	2018
MIRT 2016	138	2018
MIRT 2017	138	2020
verschil	-13	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	42
2013	46
2014	54
2015	65

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Oost-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen ● ●
 MIRT fase ●
 Opgave ●
 Oplossing ● ●
 Planning ● ●
 Financiën ● ●

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: In 2012 heeft de minister van IenM de voorkeursbeslissing voor de sluis Eefde genomen.

2014: Als gevolg van autonome vertraging en de bezuinigingen is de realisatie vertraagd. De scope is ook gewijzigd, waardoor de voorsluis van de bestaande sluis kolk blijft behouden en de drempel van de nieuwe sluis kolk 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.

Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde



Opgave Door capaciteitstekort ontstaan er te lange wachttijden bij sluis Eefde.

Oplossing Begin 2012 heeft de minister van IenM in afstemming met de decentrale overheden besloten dat de capaciteit van de sluis bij Eefde wordt uitgebreid door de aanleg van een tweede sluis kolk. De voorsluis van de bestaande sluis kolk blijft behouden en de drempel van de nieuwe sluis kolk zal lager worden aangelegd in verband met te verwachten toekomstige lagere waterstanden op de IJssel.

Planning 2015: projectbeslissing

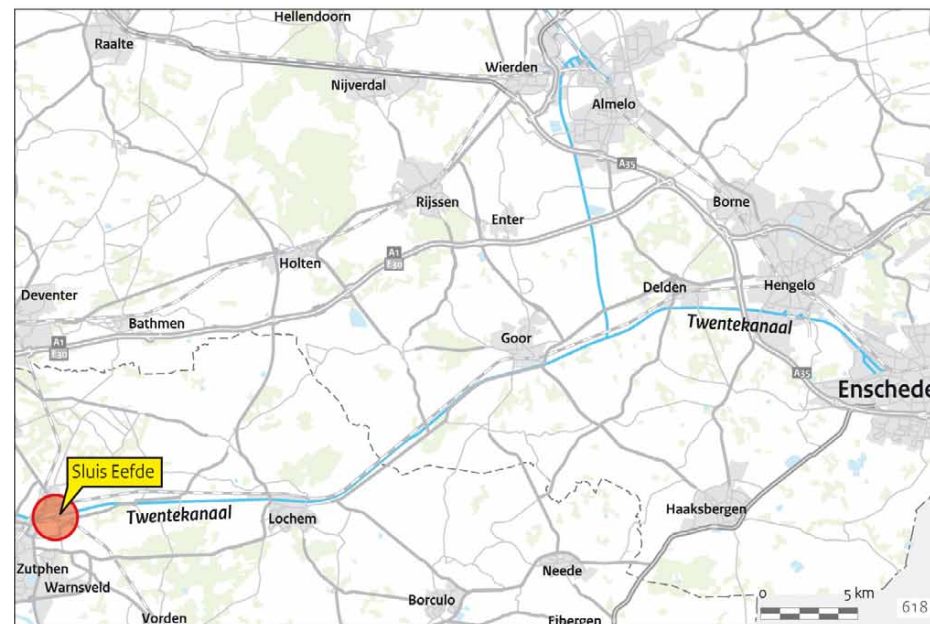
2017: start realisatie

2020: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 83 mln.

Artikel IF 15.03.01.

Politiek/bestuurlijk De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals besloten bij Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat de realisatie getemporeerd is. Na beroepsprocedures is het bestemmingsplan in 2016 onherroepelijk geworden.



Uitvoering Voor sluis Eefde is besloten het project als DBFM in de markt te zetten.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2016	75	2019-2020
MIRT 2017	83	2020
verschil	8	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	0	
2013	1	
2014	2	
2015	4	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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.

Twentekanalen, verruiming (fase 2)



Opgave De bereikbaarheid van Twente voor klasse Va-schepen is ontoereikend.

Oplossing Door het verruimen van het kanaalgedeelte tussen de IJssel en sluis Eefde, tussen sluis Delden tot de haven van Enschede en het Zijkanaal naar Almelo tot een vaarweg met een klasse Va krap profiel wordt Twente bereikbaar voor schepen uit deze klasse. Onderzocht wordt in hoeverre de oevers natuurvriendelijk in te richten zijn.

Planning 2016: projectbeslissing

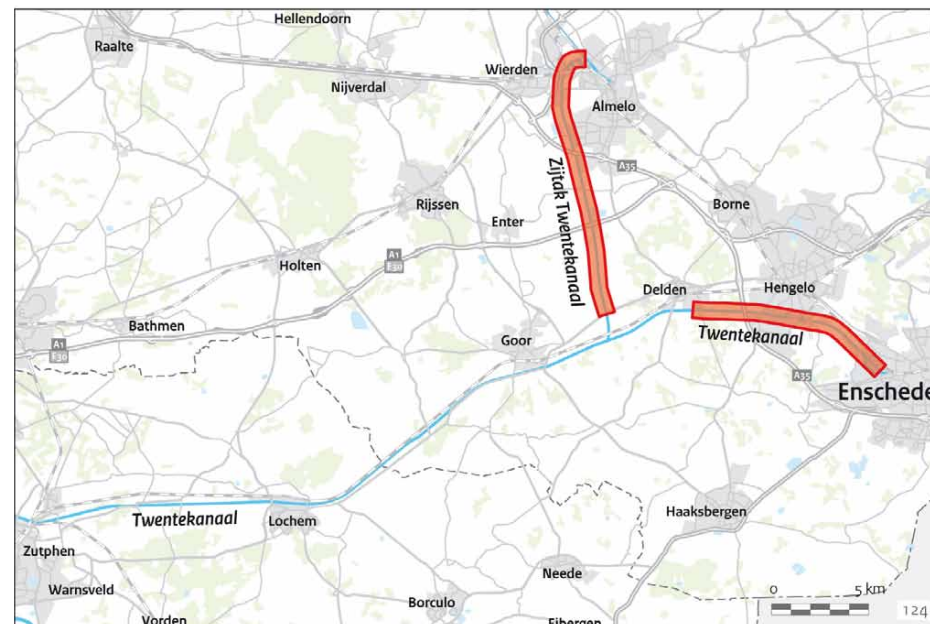
2017: start realisatie

2019: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 37 mln.

Artikel IF 15.03.01.

Politiek/bestuurlijk Bestuurlijk is afgesproken dat voor het project Europese subsidie zal worden aangevraagd. Hiermee kan het budgettekort van € 6 mln worden opgelost. De regionale partijen staan voor € 4 mln garant mocht deze aanvraag niet gehonoreerd worden. De voorkeursbeslissing is eind 2013 genomen. De projectbeslissing is begin 2016 genomen.



Uitvoering Tegelijkertijd met de voorkeursbeslissing is op basis van een PPC besloten dat het een D&C-contract wordt.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2017	37	2019
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2013	0	
2014	1	
2015	1	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Oost-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing ●

Planning ● ●

Financiën ●

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2014: De aanleg van wachtplaatsen voor de beroepsvaart is toegevoegd aan de scope. De opleverdatum is verschoven omdat meer tijd nodig is in de voorbereiding van de uitvoering.

2015: Bij de start van de uitvoering is de aanwezigheid van asbest geconstateerd. De openstelling van het project is vertraagd door het noodzakelijk uit te voeren onderzoek en het inpassen van de verwijdering van de asbest.

2016: De meerkosten als gevolg van het verwijderen van asbest bedragen € 11 mln. Hiervoor is het taakstellend budget opgehoogd.

Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)



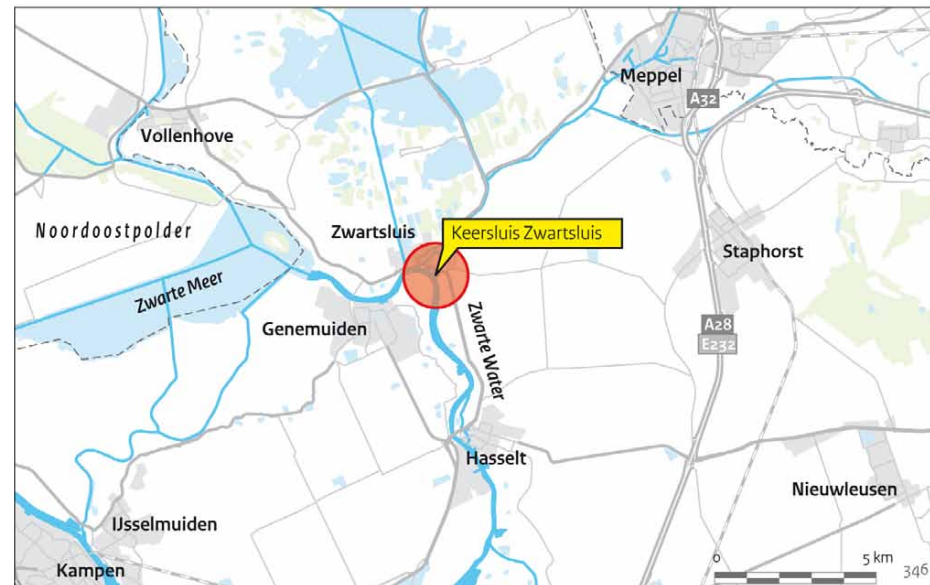
Opgave Op de klasse Va-vaarweg Meppel-Ramspol is de keersluis bij Zwartsluis gemiddeld zestien dagen per jaar gesloten vanwege hoge of lage waterstanden, waardoor er op die dagen geen scheepvaart mogelijk is. Dit leidt tot openthoud en/of overslagkosten. Daarnaast is de keersluis te krap en de drempel te ondiep en voldoet de waterkering niet aan de huidige eisen.

Oplossing De bestaande keersluis wordt vervangen door een schutsluis die geschikt is voor scheepvaartklasse Va en die voldoet aan de wet op de waterkering. Ook de brug in de N331 wordt vervangen en er wordt een nieuw bedieningsgebouw gerealiseerd.

Planning 2008: projectbeslissing
 2011: uitvoeringsbeslissing
 2012: start realisatie
 2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 64 mln (inclusief bijdrage van € 8 mln van het Hoogwaterbeschermingsprogramma en € 5 mln van de gemeenten Meppel en Zwartewaterland). Artikel IF 15.03.01.

Politiek/bestuurlijk Met amendement Anker/Van Hijum (TK 31474 A, nr. 9) heeft de Tweede Kamer in juli 2008 € 10 mln beschikbaar gesteld voor de regionale voorkeursvariant, uitgaande van een regionale bijdrage voor de meerkosten. In de bestuursovereenkomst die op 13 november 2008 is



ondertekend door de staatssecretaris van voormalig VenW, de provincies Overijssel en Drenthe en de gemeenten Meppel en Zwartewaterland is vastgelegd dat de decentrale overheden gezamenlijk € 5 mln beschikbaar stellen.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2013	51	2015
MIRT 2014	53	2016
MIRT 2015	53	2017
MIRT 2016	64	2017
MIRT 2017	64	2017

verschil	13
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	5
2013	11
2014	25
2015	31

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend



Noord-Nederland

Visie

Hoofdogaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

Opgavenkaart

Infographic

Project- en programmabladen

Noord-Nederland

Noord-Nederland omvat de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe.

Noord-Nederland is een gebied met een grote landschappelijke diversiteit en relatief veel ruimte.

Visie

De steden spelen in Noord-Nederland een belangrijke rol. Meer dan de helft van de ruim 1,7 miljoen inwoners in dit gebied woont en werkt in een van de stedelijke gebieden Groningen-Assen, Leeuwarden en Emmen. De stedelijke gebieden zijn van groot belang voor het aanbieden en in stand houden van een hoog voorzieningenniveau (zoals onderwijs, gezondheidszorg en cultuur). Het havencomplex in de Eemsdelta fungeert als internationale toegangspoort voor Noord-Nederland. De economische kracht van Noord-Nederland ligt in de (inter)nationale positie van een aantal economische robuuste clusters: Energie, Chemie, Water(technologie), High Tech Systemen & Materialen (sensortechnologie), Agri & Food en Life Sciences & Health (healthy ageing). Het samenspel van en de samenhang tussen deze sectoren vormen een goede basis voor de transitie naar een circulaire economie.

Een goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het versterken van de economische potentie van de regio en vergt de inzet van alle modaliteiten (weg, spoor, binnen-, zee- 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 inzet is gericht 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.

Hoofdoopgaven

Het maken van een omslag 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 is een energietransitie en daarmee een transitie naar een circulaire economie noodzakelijk. Dankzij een strategische ligging op een Europees knooppunt van gas- en elektriciteitsinfrastructuur, de aanwezige kennisinstellingen, economische sectoren en ruimtelijke mogelijkheden voor experimenten met innovatieve energietechniek is Noord-Nederland hiervoor bij uitstek geschikt. Noord-Nederland kent van oudsher sterke economische sectoren energie, landbouw, industrie en logistiek. De kansen voor de transitie naar een circulaire economie liggen in meer samenwerking en dwarsverbanden tussen deze sectoren.

Versterken van de economische structuur door ruimte te geven aan sterke economische clusters

De ruimtelijk economische strategie is gericht op het uitbouwen van de sterke clusters en het verbeteren van de internationale verbindingen en van de verbinding van de steden met het landelijke gebied. Door de concentratie van economische activiteiten in de stedelijke netwerken en grootschalige bedrijvigheid buiten deze steden zoals de (zee)haven Eemshaven/Delfzijl, Harlingen en de logistieke hotspot Emmen-Coevorden wordt de agglomeratiekracht versterkt. Deze strategie wordt ondersteund door de uitvoering van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL). In de meer perifere gebieden krijgt Noord-Nederland te maken met een verdere afname van het aantal inwoners, 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

Noord-Nederland

Overige gebiedsopgaven

Groningen-Assen

De regio Groningen-Assen behelst de belangrijkste bevolkings- en werkgelegenheidsconcentratie in Noord-Nederland en vervult een verzorgingsfunctie voor een omvangrijk gebied. Ruimtelijk wordt ingezet op bundeling en concentratie van het wonen en werken op de zogeheten T-structuur, gevormd door de A7, de A28 en het spoor. Daaromheen wordt het aantrekkelijke landschap behouden en versterkt. De in 2013 geactualiseerde Netwerkanalyse en de op basis daarvan opgestelde bereikbaarheidsstrategie bevestigen de sterke inzet op autoverkeer, openbaar vervoer en fiets en de verbindende schakels daartussen. Hoogwaardige ov-assen van bus en spoor vormen de ruggengraat van het openbaar vervoer en verbinden 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 verouderde bedrijventerreinen, het stationsgebied en het gebied rond het Universitair Medisch Centrum te transformeren en te verdichten tot toplocaties voor onder andere de kenniseconomie, met een landelijk bereik en gemengde, hoogwaardige woon-werkmilieus. De FlorijnAs is een noord-zuidgerichte ontwikkelingszone binnen Assen. Ingrepen in de infrastructuur vormen de drager voor de duurzame (her)ontwikkeling van deze zone, met onder meer het uitbreiden van ov-voorzieningen en het bouwen van meer woningen in de bestaande stad.

Leeuwarden

Dit stedelijk netwerk huisvest circa 330.000 inwoners. Met de huidige woon-werkrelaties worden de onderlinge verbanden tussen de steden steeds belangrijker. Door de hiermee gepaard gaande verkeer- en vervoerstromen goed te organiseren en de verstedelijking te concentreren in de stedenring, blijft het platteland van Fryslân ruim en open. Hierdoor worden de kernkwaliteiten van dit gebied gewaarborgd en kan het zijn functie voor landbouw, natuur en (water)recreatie behouden. Binnen dit stedelijk netwerk is Leeuwarden Nieuw Stroomland de belangrijkste gebiedsontwikkeling. Nieuw Stroomland is een duurzame gebiedsontwikkeling waar de ontwikkeling van wonen, werken en recreëren in een innovatieve omgeving plaatsvindt, met behoud van herkenbaarheid van het oude karakteristieke landschap.

Leeuwarden is uitgeroepen tot Europese Culturele Hoofdstad 2018. In dit kader wordt een veelheid aan evenementen georganiseerd en projecten ontwikkeld met de bedoeling om door te werken tot lang na 2018, in Leeuwarden, in de provincie Fryslân en in Noord-Nederland als geheel.

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. De belangrijkste gebiedsontwikkelingen in Zuid-Drenthe betreffen de centra van Emmen (voorheen Atalanta) en Coevorden. De verplaatsing van het Dierenpark Emmen maakt de weg vrij 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.

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 inmiddels als locatie voor energiegerelateerde bedrijvigheid zeer in trek is. De ontwikkeling van de energie- en de chemiesector, in combinatie met de aardbevingsproblematiek, vergen mogelijk aanpassing van de (energie-)infrastructuur. De kustveiligheid, die onder andere door klimaatverandering afneemt, moet worden gegarandeerd. Voor de periode 2010-2018 worden ingrijpende maatregelen genomen vanwege een sterke afname van het aantal huishoudens. Deze ontwikkelingen zijn aanleiding geweest om voor de Eemsdelta een integrale ontwikkelingsvisie op te stellen.

Noorderruimte: Friese Meren, Lauwersmeer, Veenkoloniën

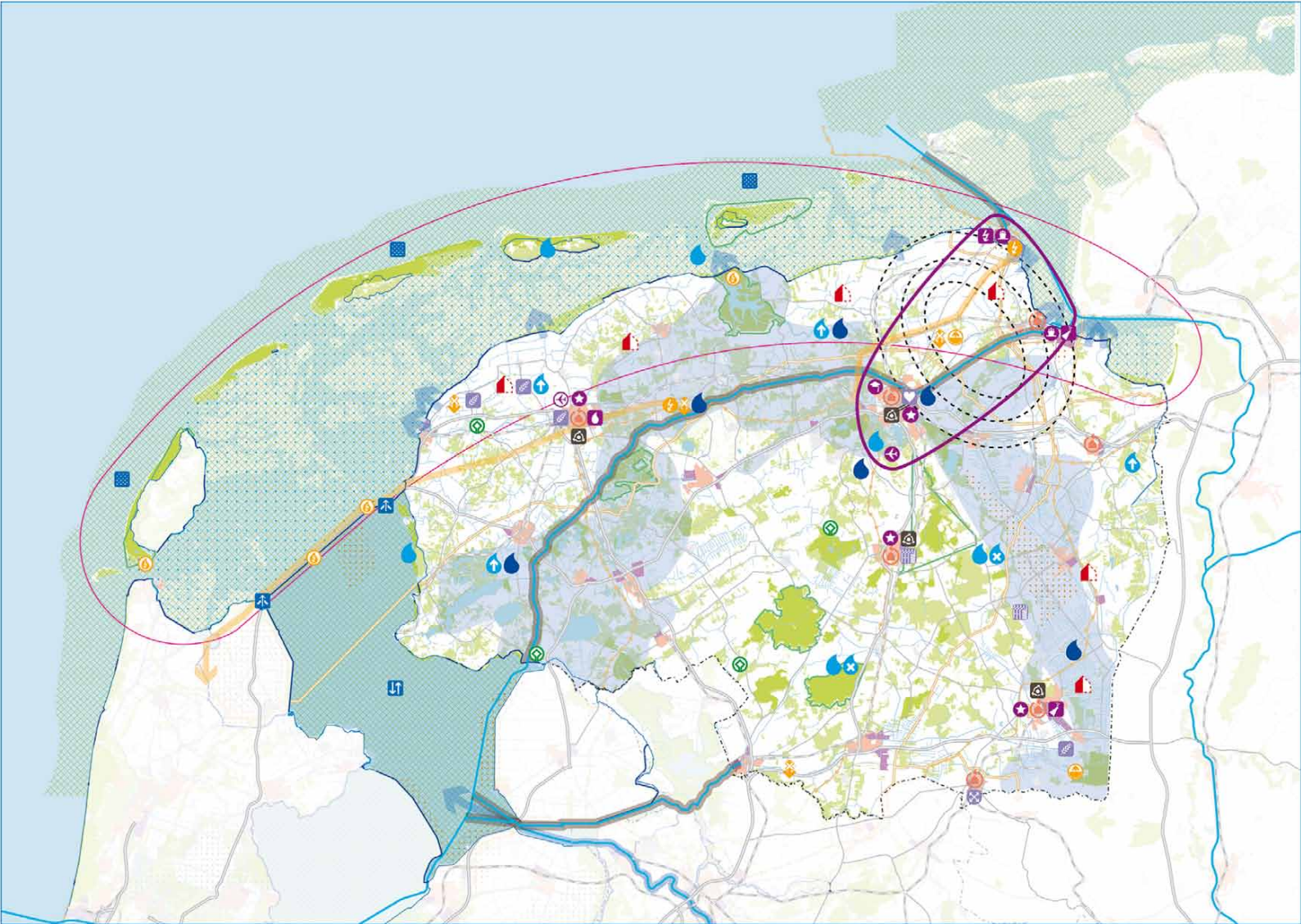
Het landelijk gebied in Noord-Nederland wordt ook wel aangeduid als de Noorderruimte. Dit gebied bestaat uit een groot aantal unieke natuur- en cultuurlandschappen, waar kansen liggen voor duurzame landbouw, toerisme en recreatie, kleinschalige bedrijvigheid en landelijk wonen. De Noorderruimte heeft ook te maken met klimaatverandering, demografische veranderingen, nieuwe vormen van energiewinning en agrarische schaalvergroting. De ontwerp-opgave is de aanpassing van bestaande functies en de inpassing van nieuwe functies in de karakteristieke landschappen. De focus ligt op de laaggelegen Blauwgroene gordel van (voormalige) veengebieden, met de Friese Meren, het Lauwersmeer en de Veenkoloniën. In het in 2013 afgeronde MIRT Onderzoek Economie van Water en Landschap zijn scenario's ontwikkeld waarin actuele en komende transitie op het gebied van klimaat/water, energie, landbouw en demografie zo efficiënt mogelijk worden samengebracht. Op de korte en middellange termijn zijn technische maatregelen efficiënter dan maatregelen die leiden tot een ander gebruik van landbouwgronden, zoals waterberging.

Zie voor gebiedsagenda Noord-Nederland:

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2014/11/17/bijlage-2-mirt-gebiedsagenda-noord-nederland-2040.html>




Noord-Nederland Opgavenkaart

< Ga naar legenda



< Ga terug naar de kaart




Algemeen

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



Economie

- Topsectoren
-  Energie
-  Chemie
-  Water
-  Burgerluchthaven van nationale betekenis
-  Militaire luchthaven
-  Zeehaven van nationale betekenis
-  Kennis
-  Integrale gebiedsopgave van regionale betekenis

Regionaal

-  High Tech Systemen & Materialen
-  Life Sciences & Health
-  Agro & Food

Verstedelijking

-  Extensivering
- Regionaal
-  Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

-  Hoofdwegennet
-  Opgave hoofdwegennet
-  Hoofdspoorwegennet
-  Hoofdvaarwegennet
-  Opgave hoofdvaarwegennet
-  Integrale multimodale ontwikkeling
- Regionaal
-  (Belangrijke) regionale weg

Natuur, Landschap & Erfgoed

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

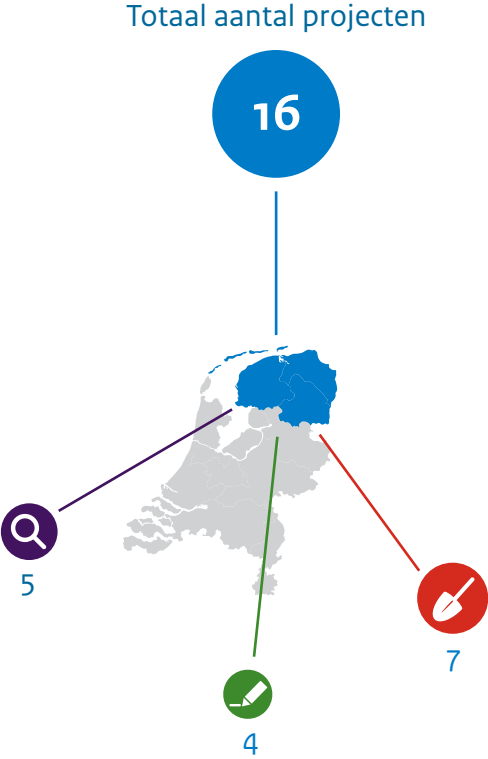
Water

-  Primaire kering - voldoet niet
-  Primaire kering - nader onderzoek
-  Primaire kering - voldoet
-  Piekafvoer / Afwatering
-  Peilbeheer / Peilfluctuatie
-  Afvoerverdeling
-  Kustversterking / Zandsuppletie
-  Berging (zoekgebied)
-  Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers
-  Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
-  Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofwatersysteem mogelijk
-  Noorderruimte

Energie

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

Noord-Nederland Infographic



Onderzoek
 Verkenning
 Planuitwerking
 Realisatie

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen



Aanleiding en doel Met het SER Energieakkoord uit 2014 zet Nederland in op een versnelling in de transitie naar een meer duurzame energiehuishouding. Een breed scala aan duurzame energiebronnen dient een groeiend aandeel in de energievoorziening te krijgen. Net als bij conventionele energiebronnen neemt ook hernieuwbare energie ruimte in en is die van invloed op het landschap. De grootschalige invoering van hernieuwbare energie stuit op bezwaren. Geen of beperkte acceptatie leidt tot vertraging in de uitvoering van de energietransitie-agenda. Daarom is onderzoek nodig naar de vraag welke factoren van invloed zijn op de acceptatie van stakeholders in gebieden waarin (grootschalige) duurzame energieprojecten worden gepland. Op basis hiervan worden do's-and-don'ts geformuleerd rond de totstandkoming van toekomstige projecten. Passend bij het *living lab*-gedachtegoed worden in fase 3 pilots (op basis van concrete initiatieven van stakeholders) ingepast in het onderzoek. In de opzet van het onderzoek en de bijbehorende activiteiten wordt aansluiting gezocht met het proces van de Energiedialoog.

Planning Het MIRT Onderzoek is opgebouwd uit vier fasen en mijlpalen:
2015: fase 1, kwartier maken (circa 3 tot 6 maanden)
2016: fase 2, probleem- en kansenanalyse (circa 6 maanden)
2016: fase 3, oplossingsrichtingen (circa 6 maanden)
2017: fase 4, besluitvorming (circa 3 maanden)



Betrokken partijen De provincies Groningen, Fryslân en Drenthe, het ministerie van EZ en het ministerie van IenM zijn gezamenlijk opdrachtgever. Het onderzoek wordt getrokken door de provincie Groningen en wordt behalve door de overige provincies en de beide departementen ondersteund door de Energy Academy Europe.

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Anders Benutten



Aanleiding en doel De afname van draagvlak voor voorzieningen in het landelijk gebied en de schaalvergroting van deze voorzieningen leiden tot een verdergaande concentratie van werken, onderwijs en zorg in de centrumdorpen en steden. Door deze verschuiving groeien de centrumdorpen en steden, maar krijgt het toch al ijle landelijk gebied te maken met een verdere afname van inwoners en voorzieningen. Dit leidt ook tot toenemende exploitatie-tekorten in het ov, terwijl de brede doeluitkering (BDU) daalt. Daarnaast hebben gemeenten sinds 1 januari 2015 te maken met vergaande decentralisaties van het sociaal domein, wederom gepaard gaande met bezuinigingen.

Het doel van het MIRT Onderzoek Anders Benutten is om met de uitgangspunten van Beter Benutten vast te stellen welke mogelijkheden er zijn om te zorgen dat de inwoners van de krimpgedebieden bij de bovenlokale voorzieningen kunnen blijven komen, rekening houdend met reistijd, draagvlak en haalbaarheid. De goede ervaringen uit Beter Benutten passen goed bij dit MIRT Onderzoek. In algemene zin gaat het om het direct betrekken van het bedrijfsleven en zorginstellingen en het aanspreken op hun eigen verantwoordelijkheden, en het zoeken naar niet-traditionele (infrastructurele) maatregelen zoals informatievoorziening en inrichting. Zo kunnen bijvoorbeeld ICT en instrumenten als apps, Facebook en Twitter deel van de oplossing vormen. In het MIRT Onderzoek is ook aandacht voor eventuele juridische belemmeringen en de gevolgen voor de financiële lasten. Passend binnen het *living lab*-gedachtegoed wordt aan de hand van (lopende en in ontwikkeling zijnde) pilots en experimenten onderzocht welke oplossingen potentie bieden voor betaalbare, innovatieve en duurzaam inzetbare vormen van bereikbaarheid en beschikbaarheid van voorzieningen. Daarnaast



wordt een digitaal informatieplatform en portaal opgeleverd waarmee optimalisatie in (het combineren van) vervoersstromen inzichtelijk gemaakt kunnen worden. Aan de hand van een pilot met gegevens over doelgroepenvervoer van veertien gemeenten in Noord-Nederland wordt het platform gevuld en opgebouwd en wordt geëxperimenteerd met en geleerd van de aanlevering van data, de opslag, de bewerking, de analyse en de weergave.

Planning Het MIRT Onderzoek is opgebouwd uit vier fasen en mijlpalen:
2015: fase 1, kwartier maken (circa 3 tot 6 maanden)
Juni 2016: fase 2, probleem- en kansanalyse

(circa 9 tot 12 maanden)
December 2016: fase 3, oplossingsrichtingen (circa 6 maanden)
Februari 2017: fase 4, besluitvorming (circa 3 maanden)

Betrokken partijen De provincies Groningen, Fryslân en Drenthe en het ministerie van IenM zijn gezamenlijk opdrachtgever. Het onderzoek wordt namens het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) getrokken door de provincie Drenthe.

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Concurrentiekracht Noord-Nederland



Aanleiding en doel Noord-Nederland kent een ijle economische structuur met een relatief klein aantal economische clusters/knooppunten en een groot aandeel mkb-bedrijven. Voor het versterken van de economie in termen van innovatiekracht en het toevoegen van banen is de inzet van de overheden gericht op het vergroten van samenwerking tussen bedrijven en kennisinstellingen. Doordat fysieke afstanden groter zijn en urbanisatievoordelen achterwege blijven, is het voor bedrijven en kennisinstellingen complexer om van elkaars 'nabijheid' te profiteren.

In dit onderzoek ligt het accent op twee onderwerpen. Ten eerste het in kaart brengen van cross-sectorale verbindingen van belangrijke sectoren. Ten tweede het bekijken waar kansen liggen voor het versterken van agglomeratiekracht en borrowed size-effecten in termen van voordelen van samenwerking van meerdere bedrijven uit één sector en gerelateerde sectoren met clusters in andere krachtige economische regio's. Dit draagt bij aan het optimaliseren van netwerken tussen relevante economische clusters en regio's. Het MIRT Onderzoek moet de opgaven die hiermee gepaard gaan scherper in beeld brengen. De noordelijke campussen vervullen een sleutelrol, samen met universiteiten en hogescholen in de kennisinfrastructuur. De vraag in hoeverre de beschikbare kennisinfrastructuur adequaat kan inspelen op de vragen van het bedrijfsleven is een onderdeel van dit onderzoek. Het onderzoek moet bijdragen aan het creëren van nieuwe ideeën over de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland, het stimuleren van samenwerking en ketenvorming, het concretiseren van *living labs*, het beter benutten en verbinden van bestaande campussen, hogescholen en universiteit(en), en het in beeld brengen van belemmeringen in knellende wet- en regelgeving.



Er wordt gebruik gemaakt van de uitkomsten uit de Beleidsverkenning Versterking Vestigingsklimaat Nederland (BVNL) en het rapport Noord4Bio van de Wageningen Universiteit.

Planning Het MIRT Onderzoek is opgebouwd uit vier fasen en mijlpalen:
2015: fase 1, kwartier maken (circa 3 tot 6 maanden)
2016: fase 2, probleem- en kansanalyse (circa 9 tot 12 maanden): hoe kan de concurrentiekracht van Noord-Nederland en zijn subregio's structureel worden versterkt?
Juni 2017: fase 3, oplossingsrichtingen (circa 6 maanden): analyse en verdieping van beleidsopties en strategieën vertaald in scenario's voor

oplossingsrichtingen en interventies.
November 2017: fase 4, besluitvorming (circa 3 maanden).

Betrokken partijen De provincies Groningen, Fryslân en Drenthe, de gemeenten Assen, Emmen, Groningen en Leeuwarden, het ministerie van EZ en het ministerie van IenM zijn gezamenlijk opdrachtgever. Het onderzoek wordt namens het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) getrokken door de provincie Drenthe. Hierbij wordt gedacht aan de RUG, Planbureau voor de Leefomgeving, een aantal grotere bedrijven/bedrijfsnetwerken/clusters en overheden.

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 Holwerd aan Zee is een burgerinitiatief om de economie en daarmee de leefbaarheid in de streek, waar bevolkings-aantallen teruglopen en de economische basis smal is, een positieve impuls te geven. Holwerd aan Zee is een plan om de oorspronkelijke relatie van het dorp Holwerd en de Waddenzee te herstellen. Het MIRT Onderzoek is gericht op de vraag of een combinatie van ingrepen kan leiden tot een betekenisvolle economische impuls voor Holwerd en daarmee voor Noordoost-Fryslân. Het onderzoek bouwt voort op de onderzoeken die de afgelopen twee jaar zijn uitgevoerd.

De achterliggende opgave is het versterken van de leefbaarheid en de sociaaleconomische betekenis van Holwerd. De belangrijkste drager daarvoor is het versterken van de recreatieve betekenis van Holwerd. De probleemanalyse richt zich op de volgende sporen: leefbaarheid, de sociaaleconomische betekenis en de recreatieve toeristische ontwikkeling. Daarnaast wordt onderzocht of er samenloop is met rijksbelangen in het gebied, zoals waterveiligheid en de vaarweg Holwerd-Ameland.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek naar de hiervoor genoemde sporen worden de kosten en dekking van het plan in beeld gebracht en wordt een voorstel voor governance voor het vervolg uitgewerkt. De uitkomsten van het onderzoek moeten de basis leggen om in het BO MIRT Noord-Nederland te komen tot een go/nogo-beslissing voor het huidige plan of een go voor een alternatief voorstel.



Planning Fase 1: scope bepalen (in het kader van het Plan van Aanpak) – voorjaar 2016.
Fase 2: probleemanalyse maken – voorjaar 2016.
Fase 3: oplossingsrichting(en) zoeken – zomer 2016.
Fase 4: besluitvorming voorbereiden – najaar 2016.

Betrokken partijen Het onderzoek wordt getrokken door de provincie Fryslân. De stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de Stichting Holwerd aan Zee, de provincie Fryslân, gemeente Dongeradeel, het Wetterskip Fryslân en de ministeries van EZ en van IenM/Rijkswaterstaat.

Projecthistorie

	'13	'14	'15	'16	'17
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 is vastgesteld.

Meerjarig Adaptief programma 'Eems-Dollard 2050'



Aanleiding en doel In een twee jaar durend MIRT Onderzoek 'Economie en Ecologie Eems-Dollard in balans' hebben de ministeries van IenM en EZ 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 ook een obstakel voor de passeerbaarheid van trekvis.

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 trekvis 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 tenminste 1 miljoen ton slib op een nuttige en economisch rendabele manier te verwerken. Ook ligt er een groot onderzoeks- en monitoringsprogramma klaar, om te kijken 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 miljoen beschikbaar voor de eerste uitvoeringsfase. Dit is inclusief subsidies uit bijvoorbeeld het Waddenfonds en het Hoogwater Beschermingsprogramma (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: hoe de natuur er tegen die tijd uit moet zien. Gedurende die periode komt er meer kennis beschikbaar: leren door doen. Als het nodig is wordt het programma onderweg bijgesteld.

Betrokken partijen De provincie Groningen, de ministeries van EZ en IenM en het platform 'Economie en Ecologie in Balans'.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 om meer bedrijven in deze regio te laten 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.

Planning 2017: Voorkeursalternatief

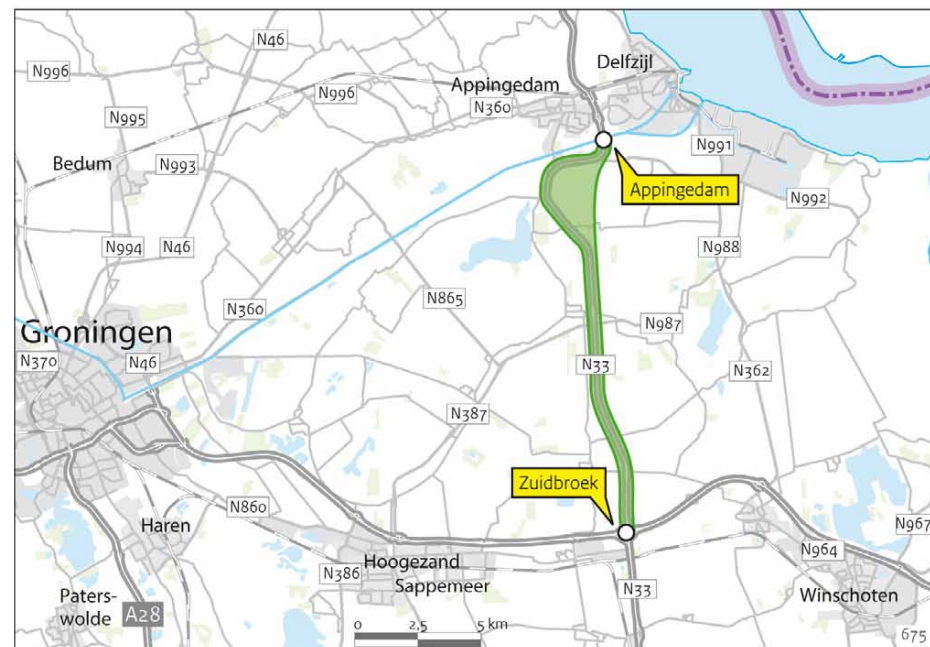
2018: Tracébesluit

2019: Realisatie

2021-2023: Openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 96 mln (inclusief bijdrage regio €88 mln). Artikel IF 12.03.02.

Politiek/bestuurlijk In februari 2015 is de bestuurs-overeenkomst tussen Rijk en regio getekend. In augustus 2015 is de startbeslissing genomen.



Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2017	96	2021-2023

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

Gebied **Noord-Nederland**
 Onderwerp **Waterveiligheid**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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.

Legger Vlieland en Terschelling



Opgave Op Vlieland ligt een deel van de bebouwing, waaronder de uitbreiding van Oost-Vlieland uit de jaren 70 van de vorige eeuw, buitendijks. Door het toenmalig ministerie van VenW is toegezegd deze woonwijk binnendijks te brengen door de primaire waterkering te verleggen. In het Spelregelkader Natte Infrastructuurprojecten (SNIP) was sprake van een opdracht tot uitwerking van één tracé in een planuitwerking. Bij de gemeente en de provincie Fryslân leefde echter de wens om nog meer bebouwing binnendijks te brengen en daarvoor ook andere tracés te onderzoeken. Ook de gemeente Terschelling had een voorkeur voor een ruimere ligging van de primaire waterkering.

Oplossing Om aan de wens van provincie en gemeenten tegemoet te komen, heeft Rijkswaterstaat samen met betrokken partijen de mogelijke oplossingen voor de ligging van de primaire waterkering verkend. In de zomer van 2012 zijn de bevindingen aan het ministerie van IenM voorgelegd. Op basis hiervan heeft de staatssecretaris in 2012 een besluit genomen over de voorkeursligging van de primaire keringen. In oktober 2012 heeft de staatssecretaris samen met de gemeenten Vlieland en Terschelling en de provincie Fryslân een intentieverklaring over de waterveiligheid op de eilanden gesloten. Alvorens tot realisatie over te gaan is in 2013 gestart met de planuitwerking. In samenspraak met de betrokken partijen worden de voorkeurtracés in detail uitgewerkt. Op basis van de definitieve ligging wordt de bijlage van de Waterwet aangepast en kan tot realisatie worden overgegaan.



Planning 2012: voorkeursbeslissing
 2016: projectbeslissing
 2017: oplevering

Financiën Taakstellend budget € 3 mln.
 Artikel DF 1.02.01.

Uitvoering Rijkswaterstaat Noord-Nederland trekt namens het ministerie van IenM de planuitwerking. Betrokken zijn: gemeenten Vlieland en Terschelling, provincie Fryslân, Staatsbosbeheer en Wetterskip Fryslân.

Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2017	3	2017

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

Gebied **Noord-Nederland**
 Onderwerp **Regionale/lokale
 infrastructuur**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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: Delen van het taakstellende budget zijn in het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds gestort. € 37,4 mln is overgeboekt naar IF 13.03.01 in verband met een aanvullende planstudieopdracht en het afgeven van de realisatiebeschikking voor het project Groningen-Leeuwarden partiële spooruitbreiding. Dit project wordt vanaf het MIRT 2017 op een separaat projectblad beschreven (Groningen-Leeuwarden: partiële spooruitbreiding).

Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn



Opgave De doelen van het project Zuiderzeelijn (ZZL) waren onder meer: verbeteren van de bereikbaarheid van het Noorden en de Noordvleugel van de Randstad en versterken van de regionaal-economische structuur van Noord-Nederland. Nut en noodzaak zijn onderzocht in een Structuurvisie en Aanvulling op de Structuurvisie ZZL. Op 16 november 2007 is het kabinet alles overwegende tot de conclusie gekomen dat een snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en niet verantwoord is te exploiteren.

Oplossing Het kabinet heeft conform het Coalitieakkoord 2007 gekozen voor een alternatief samenhangend pakket, waarvan infrastructurele maatregelen een substantieel deel uitmaken. 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 de volgende projecten: A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2; Bereikbaarheid Leeuwarden; Bereikbaarheid Assen; N50 Ramspol-Ens; openbaar vervoer. Conform de motie-Koopmans (TK 27658, nr. 41) is aanvullend geld beschikbaar gesteld voor maatregelen op het noordelijke kernnetspoor.

Planning Het RSP wordt uitgevoerd in de periode tot 2020. Er wordt met Noord-Nederland een uitvoeringsplan opgesteld, waarin per project een planning wordt opgenomen.



Financiën Totale rijksbijdrage: € 983 mln (inclusief € 135 mln voor de Sporendriehoek, zie het betreffende projectblad). Regionale bijdrage: € 670 mln (prijsspeil 2007). Artikel IF 14.03.

Politiek/bestuurlijk Het besluit van het kabinet voor RSP is genomen in november 2007. Het concept-convenant dateert van maart 2008. De Tweede Kamer heeft het besluit en het convenant onderschreven in het Algemeen Overleg in april 2008. Het convenant is ondertekend in juni 2008. In het BO MIRT van voorjaar 2009 zijn voor de projecten A6/A7 Knooppunt Joure en N31 Harlingen (beide onderdeel van RMf) en in het BO MIRT van najaar 2009 voor het project A7-Zuidelijke Ringweg

Groningen (ZRG) fase 2 planuitwerkingsbesluiten genomen (zie de desbetreffende projectbladen). Meer informatie is te vinden in de Voortgangsrapportage RSP. Deze vormt jaarlijks een bijlage bij de uitkomsten van het BO MIRT.

Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2013	1249	Divers
MIRT 2014	1213	Divers
MIRT 2015	1114	Divers
MIRT 2016	1049	Divers
MIRT 2017	930	Divers
verschil	-319	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	23	

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

Gebied **Noord-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: In 2012 is het realisatiebesluit genomen voor brug Burgum en is dit project toegevoegd aan fase 1.

2014: De uitvoeringsplanning van de resterende deelprojecten is aangepast na faseovergang brug Burgum.

2015: De planuitwerking voor de bruggen Kootstertille en Schuilenburg is vertraagd tot eind 2014 en voor de Paddepoelsterbrug en Gerrit Krol autobrug tot medio 2015. De reden hiervoor is dat er nadere afstemming met de provincie en de gemeente nodig is.

2016: De planuitwerking voor de bruggen Kootstertille, Schuilenburg en Paddepoelsterbrug is binnen de looptijd van de beschikkingen eind 2014 afgerond. De planuitwerking voor de Gerrit Krol autobrug is medio 2015 gereed.

2017: Vanwege een bijdrage aan rijksbrede taakstellingen en het beheersbaar houden van de kasproblematiek is aanpassing van de kasreeks nodig, waardoor de openstelling is vertraagd.

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2



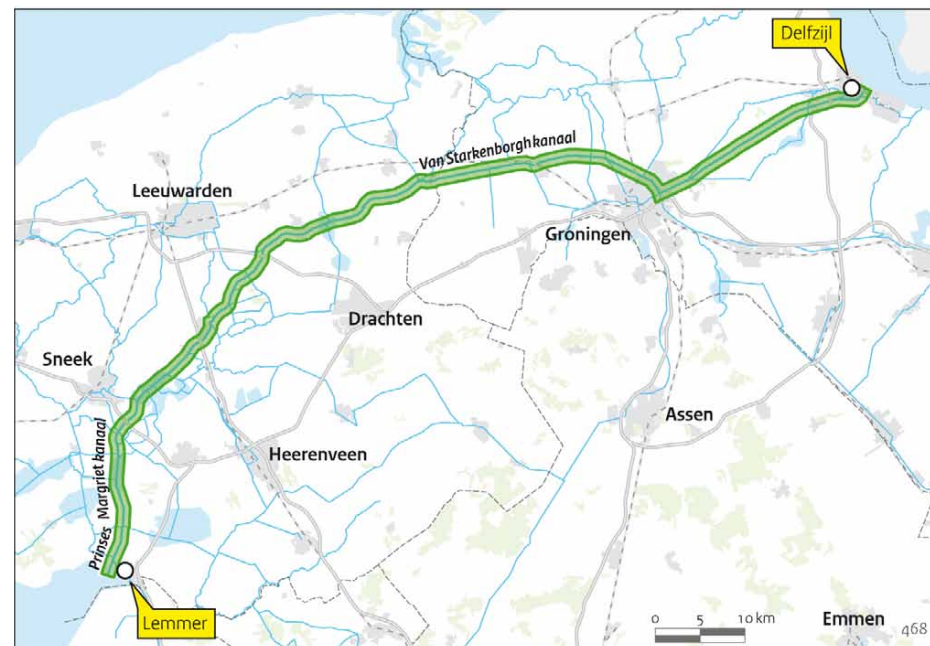
Opgave Noord-Nederland is onvoldoende bereikbaar voor vierlaagscontainervaart. Daarom moeten de knelpunten in dit gebied worden opgelost.

Oplossing In het lopende realisatieproject vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1, worden de belangrijkste knelpunten op deze vaarweg in de periode tot en met 2017 aangepakt. In fase 2 worden de resterende knelpunten verder onderzocht. Het gaat dan om de vervanging en opwaardering van een aantal bruggen: de Paddepoelsterbrug, de Gerrit Krol autobrug, brug Schuilenburg en brug Kootstertille.

Planning 2016: projectbeslissing
 2019: start realisatie
 2023-2025: openstelling

Financiën Het taakstellend budget voor dit project is € 102 mln. Artikel IF 15.03.02.

Politiek/bestuurlijk In het verleden zijn overeenkomsten met de provincies Groningen en Fryslân gesloten over onderhoud en verbetering van deze vaarweg. De afspraken uit het bestuurlijk overleg tussen het kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland over deze verbeteringen zijn vastgelegd in 1998 (Langmanafspraken). In 2011 heeft de minister van IenM met beide provincies een akkoord bereikt over een nieuwe beheersituatie van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Sinds 1 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.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2013	N.t.b.	2023
MIRT 2014	102	2023
MIRT 2015	102	2023
MIRT 2016	102	2023
MIRT 2017	102	2023-2025
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: Besloten is om het knooppunt Joure te laten ontwerpen op een maximum snelheid van 130 km/u. De noodzakelijke aanpassing van het ontwerp brengt extra werk met zich mee. Dat leidt ertoe dat de start van de realisatie niet in 2012, maar in 2013 plaatsvindt.

2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg gehad dat de werkzaamheden aan het Tracébesluit zijn aangehouden tot april 2013 vanwege het al dan niet toevoegen van een aquaduct aan de scope van de planuitwerking. Conform de in 2013 gesloten realisatie-overeenkomst met de regio is de planning hierop geactualiseerd.

2015: De realisatieovereenkomst is ondertekend en daarmee is het project overgegaan naar de realisatiefase.

A6/A7 Knooppunt Joure



Opgave De rotonde bij Joure is een kwetsbare schakel voor doorgaande verbindingen. Er worden gelijkvloerse kruisende bewegingen gemaakt die de doorstroming beperken en de verkeersveiligheid verminderen. Omdat de capaciteit van de rotonde beperkt is, is naar een oplossing gezocht.

Oplossing De oplossing gaat uit van een doorgaande verbinding A6/A7 Lemmer-Joure-Heerenveen, met haaks daarop de A7 Bolsward-Sneek via ongelijkvloerse aansluitingen. Ook de Entree Joure, het verdiepen van de Langwarder Wielen, het verwijderen en hergebruiken van de geluidswal en het opruimen van de bestaande tunnel Hollandiastraat worden meegenomen. Dit is verwoord in de voorkeursbeslissing die in het voorjaar van 2010 aan de Tweede Kamer is aangeboden.

Planning 2013: Tracébesluit
 2015: start realisatie
 2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 77 mln.

Het project wordt als volgt gefinancierd:

- uit het Regionaal Mobiliteitsfonds van het Regio-specifiek Pakket (RSP): € 53 mln, artikel IF 14.03.02;
- uit het restant van de niet uit te voeren maatregelen als genoemd in de Intentieovereenkomst Joure van februari 2006: een rijksbijdrage van € 9 mln en een regiobijdrage van € 6 mln;
- door de regio die garant staat voor de resterende bijdrage van € 5 mln en die ernaar streeft om deze te realiseren door besparingen;
- met een extra budget van € 4 mln dat het rijk beschikbaar heeft gesteld om het knooppunt geschikt te maken voor 130 km/u.



Mocht het project niet binnen het taakstellend budget kunnen worden gerealiseerd, dan liggen de risico's daarvan bij de provincie.

Politiek/bestuurlijk In mei 2010 is er tussen rijk en regio een samenwerkingsovereenkomst gesloten. De planuitwerking vindt – in nauwe samenwerking met de provincie en gemeente Friese Meren – plaats onder leiding van Rijkswaterstaat. Het Tracébesluit is eind 2013 vastgesteld. In de realisatieovereenkomst van 2013 hebben de gemeente De Friese Meren, provincie Fryslân en Rijkswaterstaat afgesproken dat ze gezamenlijk een bestuurlijke alliantie vormen, dat ze de financiële afspraken vastleggen en gezamenlijk de opdrachtgever naar de alliantie zijn en dat Rijkswaterstaat de aanbestedende dienst is.

Uitvoering In 2014 is het project met Design & Construct-contract (D&C) op de markt gezet. In 2015 is een aannemer geselecteerd.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2015	77	2017
MIRT 2016	77	2017
MIRT 2017	77	2017
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd***
2013	0
2014	14
2015	14

***Het gaat hier om de rijksbijdrage.

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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: Bovenop het taakstellend budget heeft de gemeente Groningen een aanvullende en kostendekkende bijdrage toegezegd (€ 3,5 mln).

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 verkeersdruk op de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) met de gelijkvloerse kruising van de A7 met de A28 op het door verkeerslichten geregelde Julianaplein.

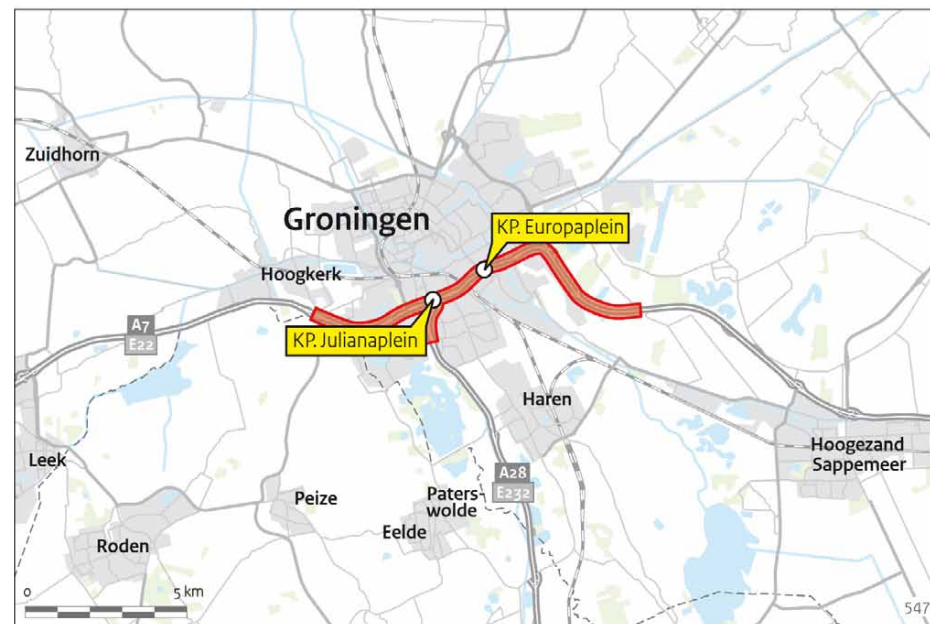
Oplossing De oplossing wordt gevonden door een capaciteitsvergroting op het bestaand tracé tussen Hoogkerk en de aansluiting Westerbroek op de A7 ten oosten van Groningen met onder meer een verdiepte ligging met overkluizingen. Het Julianaplein wordt ongelijkvloers voor de verbindingen A7 en A28. De aanpak zorgt voor een bereikbare stad en regio, met een goede doorstroming op de A7/N7 en een verbetering van de verkeersveiligheid.

Planning 2014: Tracébesluit
 2016: start realisatie
 2019-2021: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 670 mln.
 Artikel IF 12.03.01.

Wijzigingen budget: In de uitvoering van het project wordt ook een aantal werkzaamheden voor externe opdrachtgevers meegenomen. De financiering van die kosten wordt apart geregeld.

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 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 ten behoeve van 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.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2016	666	2019-2021
MIRT 2017	670	2019-2021
verschil	4	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	2
2013	4
2014	8
2015	17

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: Werkzaamheden voor de gebiedsontwikkeling starten in 2013. Hierover zijn met de regiopartners afspraken gemaakt. Openstelling blijft gepland in 2017.

2014: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

N31 Harlingen (Traverse Harlingen)



Opgave De bestaande N31 door Harlingen is een 2x1-autoweg. Sinds het gedeelte Zurich-Harlingen 2x2 rijstroken heeft gekregen, is de weg nog meer een 'flessenhals' geworden in de route Amsterdam-Leeuwarden. Op basis van een verkenning is geconcludeerd dat door de toename van het verkeer op dit deel van de N31 de capaciteit beperkend is voor de doorstroming. Daarnaast is geconstateerd dat de verkeersveiligheid onder druk staat, de doorsnijding van de stad Harlingen door de hooggelegen N31 voor het leefmilieu een steeds grotere barrière vormt en de 'flessenhals' een negatief effect heeft op de economische bereikbaarheid van Fryslân, de economische kernzone (Westergozone) en de stad Harlingen.

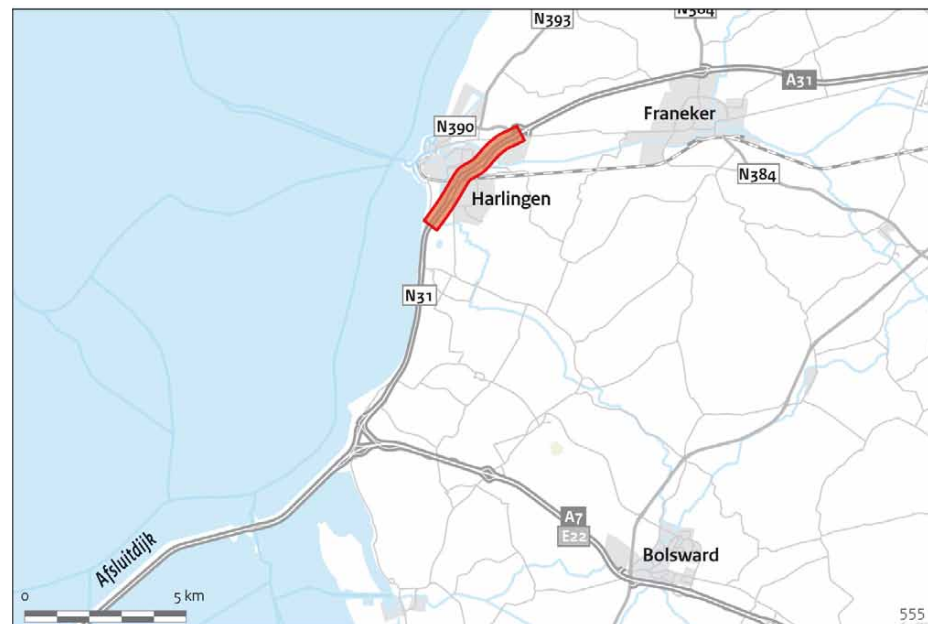
Oplossing De oplossing bestaat uit een verdubbeling van het aantal stroken naar 2x2, een verdiepte ligging van de rijksweg en een betere inpassing van de weg in de omgeving. In het tracé is bovendien een aquaduct opgenomen onder het Van Harinxmakanaal. De aanpassing van de rijksweg maakt deel uit van de integrale gebiedsontwikkeling binnen de gemeente Harlingen.

Planning 2012: Tracébesluit

2014: start realisatie

2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 149 mln (waar- onder € 15 mln kosten van voorbereiding, apparaat en toezicht). Het project wordt overwegend gefinancierd uit het Regionaal Mobiliteitsfonds Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. De risico's bij overschrijding van het taakstellend budget liggen bij de regio. Artikel IF 14.03.02.



Politiek/bestuurlijk In het BO MIRT van voorjaar 2010 en in de realisatieovereenkomst van 2013 zijn nadere afspraken gemaakt over het project. Afsproken is dat de gemeente Harlingen, de provincie Fryslân en Rijkswaterstaat gezamenlijk een bestuurlijke alliantie vormen. In de overeenkomst zijn financiële afspraken vastgelegd, is afgesproken dat de drie partijen gezamenlijk de opdrachtgever naar de alliantie zijn en staat dat Rijkswaterstaat de aanbestedende dienst is. In februari 2013 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden. In 2013 is de Realisatieovereenkomst getekend.

Uitvoering Het project is augustus 2014 gegund.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2014	147	2017
MIRT 2015	149	2017
MIRT 2016	149	2017
MIRT 2017	149	2017
verschil	2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

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

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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).

Groningen – Leeuwarden Partiële Spooruitbreiding



Opgave Vanuit het Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL, zie ook projectblad Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn), hebben de regionale overheden besloten een extra sneltrein te realiseren tussen Groningen en Leeuwarden.

Oplossing In opdracht van de provincies Fryslân en Groningen zal ProRail infrastructurele maatregelen nemen 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).

Planning 2015: uitvoeringsovereenkomst getekend
 2016: ondertekening Ontwerp-Tracébesluit voorzien in najaar 2016
 2017: start realisatie
 2018: oplevering

Financiën Taakstellend Budget: €49 mln.
 Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk In het najaar van 2016 zal het Ontwerp-Tracébesluit ondertekend worden.



Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2017	49	2018
Jaar**	Budget gerealiseerd	
2012	2	
2013	5	
2014	10	
2015	12	

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 Spoor. 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.

Sporendriehoek Noord-Nederland



Opgave Volgens de motie-Koopmans (TK 27658, nr. 41) is de regering verzocht € 160 mln (prijsspeil 2008) te reserveren voor de sporendriehoek in Noord-Nederland, binnen het voor de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) Spoor aangekondigde pakket van € 4.500 mln voor de periode tot 2020. Daarbij wordt gedacht aan maatregelen om intensivering van de treindienst mogelijk te maken, zoals de aansluiting bij Herfte en kosteneffectieve maatregelen om de rijtijden van en naar de Randstad te verbeteren, bijvoorbeeld met wachtsproen en het optimaliseren van bogen.

Oplossing ProRail voert momenteel het project Zwolle Transfer Rijtijdverkorting uit. Daarnaast is het voorbereiden van een viersporige halte Groningen Europapark in uitvoering. Verder worden de volgende projecten bestudeerd:

- vervanging van de overweg Wolvega door spoortunnel Om den Noort;
- aanpassing van boog Hoozeveen;
- viersporigheid van de Groningen-Groningen losplaats;
- seinoptimalisatie bij Zwolle-Meppel.

De resterende gelden zijn gereserveerd voor overwegveiligheid tussen Zwolle en Leeuwarden en versnelling van de bediening van de brug over het Van Harinxmakanaal. Andere mogelijk te treffen maatregelen, afhankelijk van de uiteindelijke dienstregeling, hebben betrekking op capaciteitsverruiming van het baanvak Zwolle-Herfte, aanpassingen te Assen, Meppel en Groningen en overige brugopeningen te Fryslân. Uit de lopende studies zal moeten blijken of er voldoende geld beschikbaar is om al het genoemde daadwerkelijk te realiseren. 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 dan wel voor aanvullende financiering te zorgen. ProRail en het ministerie van IenM zijn hierbij ondersteunend en adviserend.

Planning 2010: start realisatie
 2020: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 135 mln.
 Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: de middelen zijn onderdeel van het covenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn van juni 2008. Zie voor meer info over dit onderwerp het projectblad Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn.

Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2013	172	Divers
MIRT 2014	194	2020
MIRT 2015	134	2020
MIRT 2016	135	2020
MIRT 2017	135	2020
verschil	-37	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBO)	4	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	26
2013	29
2014	35

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

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 Starckenborgh Kanaal). In 2012 is het realisatiebesluit genomen voor brug Burgum.

2014: Het deelproject brug Burgum is aan fase 1 toegevoegd. In de planning is het jaar van oplevering hieraan aangepast.

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1



Opgave De bereikbaarheid van Noord-Nederland voor schepen van klasse Va en vierlaags containervaart is onvoldoende.

Oplossing Het eerste deel van de verbetering van het vaarwegprofiel en de verbetering van de brug bij Lemmer en de spoorbrug in de lijn Groningen-Sauwerd zijn in 2002 opgeleverd. De hierna beschreven verbeteringen betreffen met name de nieuwe maatregelen (tweede deel) die volgen uit de in 2004 afgeronde planuitwerking:

- het verbreden en verdiepen van het Van Starckenborghkanaal en het Prinses Margrietkanaal tot vaarwegklasse Va;
- het voor vierlaags containervaart geschikt maken van de wegbruggen bij Stroobos, Eibersburen, Zuidhorn, Aduard en Dorkwerd, de spoorbrug Zuidhorn, de brug Burgum en de Noordzeebrug te Groningen.

Planning 2002: start tweede deel
 2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 284 mln. Artikel IF 15.03.01. Daarnaast is er een bijdrage van derden van € 39 mln (provincies Fryslân en Groningen).

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 vastgelegd in 1998 (Langmanafspraken). In 2011 heeft de minister van IenM met beide provincies een akkoord bereikt over een nieuwe beheersituatie



van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Sinds 1 januari 2014 voert Rijkswaterstaat het beheer van deze hoofdvaarweg uit. De regio financiert regionale meekoppelkansen zelf.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2013	279	2015
MIRT 2014	282	2017
MIRT 2015	283	2017
MIRT 2016	284	2017
MIRT 2017	284	2017
verschil	5	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	5	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	158
2013	184
2014	218
2015	251

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend

Gebied **Noord-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
 Ministerie **IenM**
 Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17

Algemeen

MIRT fase ● ●

Opgave

Oplossing

Planning ●

Financiën ● ●

Politiek/Bestuurlijk

Toelichting op de wijzigingen

2013: In 2012 is opdracht gegeven om de planuitwerkingsfase te herstarten vanaf de OTB. Ook is de bouw van een Vessel Traffic Managementsysteem aan de scope toegevoegd, waardoor het budget met € 7 mln is verhoogd.

2016: Het project is overgegaan van planuitwerking naar de realisatiefase. Volgens de afspraken met Duitsland voert Nederland zowel tijdens de realisatie als drie jaar erna het onderhoud uit. Daarom is het daarvoor bestemde budget overgeheveld naar het begrotingsartikel voor Beheer en Onderhoud.

Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee



Opgave Een aantal energiegerelateerde bedrijven heeft zich gemeld bij Groninger Seaports, met het doel zich te vestigen in de Eemshaven. De bedrijven hebben aangegeven dat ze graag naar de Eemshaven komen, maar dat dan wel de vaarweg naar de Eemshaven geschikt moet zijn voor schepen met een diepgang tot 14 m. Momenteel voldoet de vaarweg hier op een aantal plaatsen niet aan. In de Nota Zeehavens Ankers van de economie geeft het rijk aan bereid te zijn om te investeren in de maritieme toegang tot de Groninger zeehavens als er bedrijven komen die concrete belangstelling hebben voor vestiging in de Eemshaven.

Oplossing Een vaarweg naar de Eemshaven, waar Panamax schepen tot een diepgang van 14 m de haven veilig en vlot kunnen bereiken. Het project levert een belangrijke bijdrage aan het ontstaan van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor energiegerelateerde bedrijvigheid. Door vestiging van energiebedrijven in de regio mogelijk te maken kan het energieaanbod van Nederland toenemen en worden productie, opslag en aanvoer gespreid. De bedrijvigheid richt zich op energiecentrales, een olieterminal voor opslag van strategische voorraden en windenergie. Hiermee versterkt Nederland zijn positie als exportland van elektriciteit in de toekomst. Om het vervoer veilig te kunnen laten verlopen is ook besloten om verkeersbegeleiding via het zogenoemde Vessel Traffic Management (VTM) systeem aan het project toe te voegen.

Planning 2014: Tracébesluit

2016: start realisatie

2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget € 30 mln.

Artikel IF 15.03.01.



Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: de minister heeft aan een aantal bedrijven toegezegd alle medewerking te verlenen om de vestiging van de bedrijven in de Eemshaven mogelijk te maken. Het gaat om een multifuel centrale, een kolencentrale en een olieterminal voor de opslag van een strategische voorraad. In januari 2014 is het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) getekend. Medio 2015 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden.

Uitvoering in mei 2016 is het werk gegund. Het contract van het project is uitgebreid met de realisatie van het project kwelderlandschap Marconi Delfzijl en het Vogelbroedeiland Eemshaven. De regio (de gemeente Delfzijl

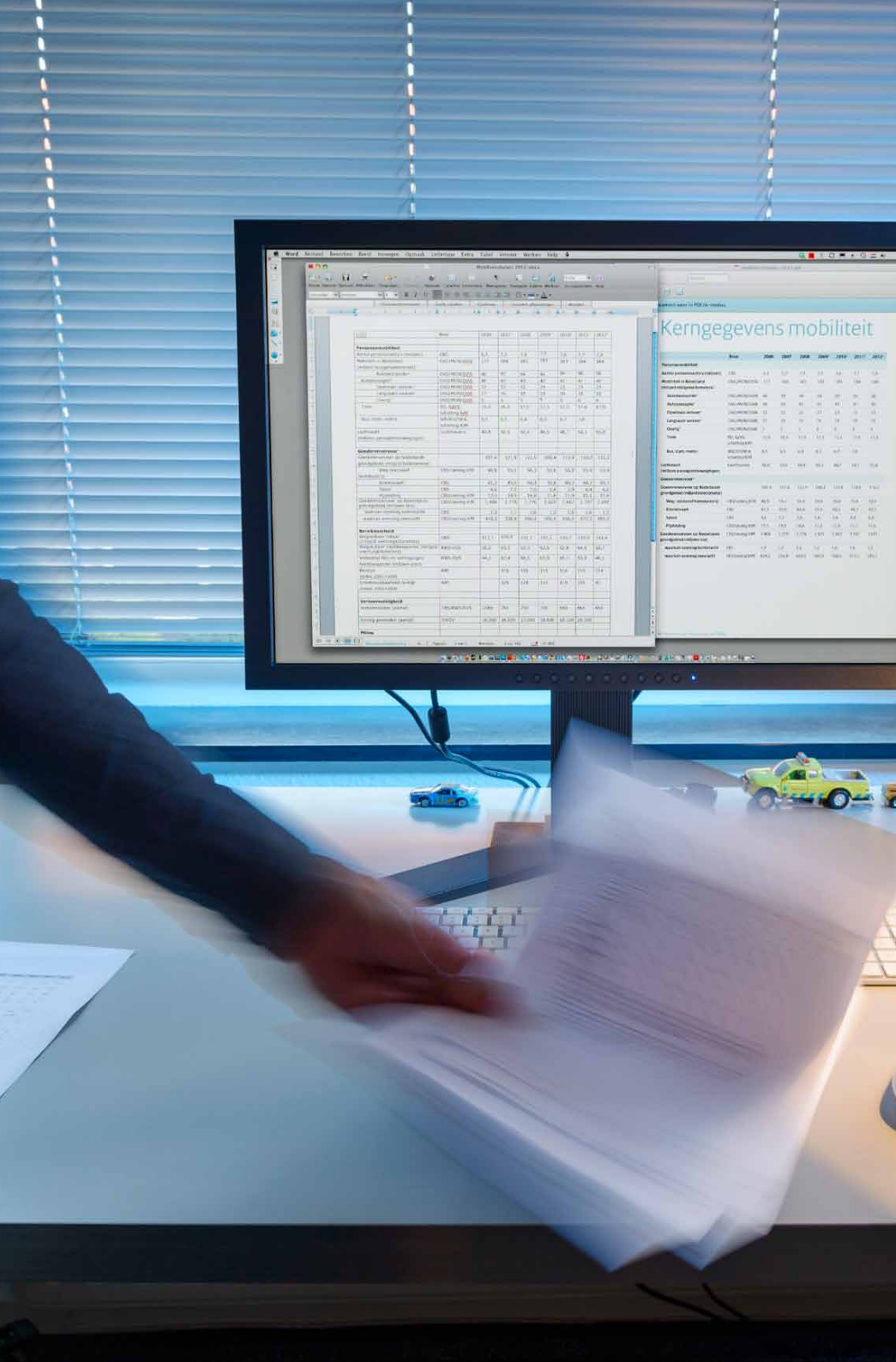
en de provincie Groningen) financiert deze projecten.

Jaar*	Budget	Openstelling
MIRT 2016	30	2017
MIRT 2017	30	2017
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd
2012	4
2013	4
2014	6
2015	7

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

** De realisatiegegevens t/m 2015 zijn bekend



Financiën en VGR

Financiële uitwerking

Bijdragen van derden

Maatregelen met budgettaire effecten

Inzet van de middelen

Doeluitkeringen

Overige Financiële Onderwerpen

Voortgangsrapportage

Financiële uitwerking

Voor uitgaven in het ruimtelijk domein zijn diverse dekkingsbronnen. Al deze bronnen worden hierna toegelicht.

Dekkingsbronnen

Om te beginnen zijn er de reguliere begrotingsmiddelen, die gevoed worden door de belastingontvangsten. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar uit bijdragen van derden en de Europese Fondsen. Ook kunnen maatregelen worden genomen waarbij (extra) middelen worden gegenereerd. De diverse middelen worden op basis van politieke keuzes verdeeld over de diverse begrotingen.

Reguliere begrotingsmiddelen

Het grootste deel van de middelen voor de uitvoering van het MIRT komt uit algemene middelen. Het Infrastructuurfonds en het Deltafonds worden gevoed vanuit Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting.

Link naar Infrastructuurfonds

<http://www.rijksbegroting.nl/2016/voorbereiding/begroting?hoofdstuk=40.12>

Link naar Deltafonds

<http://www.rijksbegroting.nl/2016/voorbereiding/begroting?hoofdstuk=40.41>

Bijdragen van derden

Mede- en cofinanciering

De grootste bijdragen van derden betreffen de bijdragen van decentrale overheden aan ruimtelijke projecten. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden om te zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing van MIRT-projecten. Bij hoofdinfrastructuur die volledig door het rijk wordt bekostigd, betaalt het rijk in beginsel enkel de kosten van inpassingen die rechtstreeks voortvloeien uit de wettelijke eisen. Cofinanciering door het rijk voor additionele inpassingmaatregelen kan aan de orde zijn indien een dergelijke aanvullende investering maatschappelijk rendabel is. Tevens moet er voldaan worden aan de beslismomenten zoals opgenomen in de Spelregels van het MIRT. Op de projectbladen is bij de relevante projecten aangegeven wat de bijdrage van decentrale overheden (en/of bedrijven) is of wordt.

Europese fondsen

Nederland doet in de periode 2014-2020 een beroep op de Connecting Europe Facility (CEF) van de Europese Unie (EU) met daarin middelen voor de cofinanciering van de realisatie van het Trans-European Transport Network (TEN-T). Dit programma heeft als doel binnen de EU tot een hoogwaardig, multimodaal en geïntegreerd vervoersnetwerk te komen, met het oog op de doelstellingen op het gebied van de Interne Markt, concurrentiekracht en duurzaamheid die volgen uit de EU 2020 Strategie.

TEN-T en CEF beleid van de Europese Commissie

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.

Eind 2015 startte de Europese Commissie een nieuwe uitvraag voor het aanvragen van subsidies. Op 17 juni 2016 maakte commissaris Bulc het voorgenomen besluit over de ontvangen aanvragen

kenbaar. In totaal zal een bedrag van € 6,7 miljard worden toegekend. Die niet-cohesiefondslanden, waaronder Nederland, konden daarbij meedingen naar een enveloppe van 1,1 miljard. Er zijn bij de Europese Commissie 406 subsidieaanvragen ingediend. Het totaal aangevraagde subsidiebedrag was ruim anderhalf maal zo groot als het beschikbare budget. In totaal krijgen 195 projecten een subsidie, waaronder 13 projecten waar Nederland bij betrokken is. Het gaat vooral om projecten die een slimmer en duurzamer gebruik van het netwerk bevorderen, zoals ook door Nederland bepleit:

- slimmere en efficiëntere afhandeling van het luchtverkeer en integratie van de militaire luchtverkeersleiding op Schiphol;
- installatie van ERTMS op het spoor op het traject Kijfhoek-Roosendaal-Belgische grens en voor het installeren van ERTMS op meer dan 200 treinstellen;
- Projecten op het gebied van informatiediensten voor de binnenvaart (RIS), slimme verkeersmanagementsystemen op de weg (ITS), en projecten voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (LNG, waterstof, elektrisch).

Het besluit tot subsidieverlening is een bevoegdheid van de Europese Commissie. Zij treedt daarover niet in onderhandeling met de lidstaten en het Europees Parlement (EP). Het besluit dient door de lidstaten en EP wel bekrachtigd te worden of kan door hen, integraal worden verworpen. De lidstaten hebben echter in juli ingestemd met het besluit. Alle informatie over het besluit is te vinden op de site van de Europese Commissie:

https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/2016_cef_tran_brochure_web.pdf

TEN-T dagen

Samen met de Europese Commissie organiseerde het Nederlands EU-voorzitterschap in juni met ruim 2800 deelnemers het grootste en drukst bezochte TEN-T congres – in de volksmond ‘TEN-T dagen’ genoemd – ooit in Rotterdam, waar investeringen in slimme en duurzame infrastructuur centraal stonden. Ook de ontwikkeling van instrumentarium voor het monitoren en het aanpassen van het TEN-T netwerk komt op gang. Dit leidt al in 2016 tot een overzicht van projecten op de grote vervoerassen à la het MIRT Overzicht en een geactualiseerde kaart van het ondersteunende netwerk.

Financiële uitwerking

Maatregelen met budgettaire effecten

De overheid kan maatregelen nemen waarbij (extra) middelen worden gegenereerd die eventueel voor uitgaven in het ruimtelijk fysieke domein kunnen worden ingezet. Deze maatregelen zijn veelal bedoeld om de financiering van infrastructuurprojecten sluitend te krijgen. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn de volgende maatregelen met de daarbij behorende budgettaire effecten opgenomen: tol, voorfinanciering en publiek-private samenwerking (PPS).

Tol

Om de aanleg van de projecten Blankenburgverbinding en ViA15 mogelijk te maken is tolheffing noodzakelijk. De tologgaven bedragen € 316 miljoen voor de Blankenburgverbinding en € 286 miljoen voor de ViA15. 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. Kenmerkend daarbij is dat er op de begroting langjarige uitgavenreeksen staan in de periode na openstelling van de wegen voor het betalen van de zogenoemde beschikbaarheidsvergoedingen aan de DBFM-opdrachtnemer. Daarnaast is het kenmerkend bij DBFM-contracten dat (een consortium van) private partij(en) de aanleg (voor)financiert. Aan deze financiering zijn kosten verbonden die tot uitdrukking komen in de hoogte van de beschikbaarheidsvergoedingen. Het feit dat zowel de beschikbaarheidsvergoedingen als de tolopbrengsten zich pas na openstelling van de wegen voordoen, maakt het mogelijk om een deel van de beschikbaarheidsvergoedingen direct te bekostigen uit de jaarlijkse tolopbrengsten. De tologgave betreft het deel van het tekort in de bekostiging dat door tolheffing moet

worden opgebracht. De tologgave is begroot in het Infrastructuurfonds.

De tolopbrengsten komen dus pas in de toekomst beschikbaar. In het MIRT worden deze tolopbrengsten teruggerekend naar de waarde op het moment van openstelling van de weg: respectievelijk € 316 miljoen en € 286 miljoen (prijsspeil 2016). Dit is de contante waarde van de tologgave. Op deze wijze is de dekking uit tolheffing vergelijkbaar gemaakt met het bedrag dat benodigd is om de projecten aan te leggen.

Voorfinanciering

De projecten in het MIRT moeten binnen de budgettaire kaders ingepast worden. Via het MIRT wordt daarom in overleg met de regio's een prioritering in de projecten aangebracht. Toch kan het zo zijn dat een regio wenst om een project versneld uit te voeren ten opzichte van de MIRT-budgettering. Het kabinet stelt een aantal voorwaarden voor versnelling.

Extra kosten voorfinanciering

In de eerste plaats dat de partij die wenst te versnellen ook de extra kosten van de benodigde voorfinanciering draagt. Er kan pas sprake zijn van voorfinanciering als de bekostiging van het project volledig rond is en vastgelegd is in bestuurlijke afspraken.

EMU-saldo

Ten tweede mag een versnelling het EMU-saldo in de jaren van de versnelde realisatie niet additioneel belasten. In beginsel dient om een project te kunnen versnellen een ander project van dezelfde omvang in dezelfde jaren vertraagd te worden. Als hier geen ruimte voor is, kan een PPS/DBFM-contract een oplossing zijn om te versnellen zonder daarbij het EMU-saldo extra te belasten in de jaren waarin het project versneld uitgevoerd wordt. Een kenmerk van PPS/DBFM is namelijk dat een private partij de investering tijdelijk voor haar rekening neemt en voldoende risico's overneemt. Voorts betaalt de overheid de private partij niet in de jaren van aanleg, maar pas na oplevering.

Publiek-private samenwerking (PPS)

Een laatste maatregel is het doelmatiger (en mogelijk meer innovatief) aanbesteden en toepassen van PPS. Met deze maatregel wordt bovenal beoogd efficiencywinst te behalen door het gebruik van bepaalde contractvormen (zoals DBFM). Ook op andere terreinen waar private financiering voordelen heeft voor de prijs, kwaliteit of benodigde tijd wordt actief gezocht naar de mogelijkheden om PPS in te zetten en deze waar dat zinvol is te benutten. Als PPS van toepassing is, zal informatie over de betrokkenheid van de markt op de projectbladen opgenomen worden. Het vorige kabinet heeft in het kader van de rijksbrede bezuinigingen een taakstelling uit hoofde van PPS efficiencywinst op het Infrastructuur- en Deltafonds gelegd. De toedeling naar concrete projecten is te vinden op de MIRT-bladen. Verder wordt er naar gestreefd extra middelen te genereren en/of een hogere kwaliteit van een project te realiseren door de opbrengsten van gebiedsontwikkeling voor de financiering van nieuwe projecten te gebruiken. De nadruk ligt de komende jaren met name op het creëren van een andere manier van samenwerken tussen markt en overheid. Risicoverdeling neemt hierbij een belangrijke plaats in. Een voorbeeld van een nieuwe samenwerking is de pilot die uitgevoerd wordt bij het privaat gefinancierde project N33 Assen (zuid)-Zuidbroek. Dit is het eerste project in Nederland waarbij het vreemd vermogen voor het PPS-consortium door een pensioenfonds is verschaft.

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 hierna volgende tabel een overzicht opgenomen van de relevante begrotingsreeksen van IenM, EZ en BZK. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting van 2017.

Artikel	Omschrijving	2016	2017	2018	2019	2020	2021
IenM (XII)							
13.03	Projecten BIRK	3.918	4.432	4.150	0	0	0
13.03	Nota Ruimte	0	1.309	2.850	1.070	971	0
13.04	Meerjarenprogramma Bodem	10.280	14.910	28.992	23.013	27.544	115.831
20.01	Uitvoering Geluidsanering	18.010	21.635	26.909	26.305	26.305	26.305
25.01	Bijdrage BDU	893.936	888.311	866.805	866.752	865.341	854.721
IenM (A)							
12.01	Verkeersmanagement HWN	10.302	3.638	3.638	3.639	3.638	3.635
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging HWN	619.913	609.164	631.992	616.981	537.601	454.296
12.03	Aanleg HWN	704.313	631.536	815.629	1.090.180	1.200.544	1.332.627
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS HWN	380.886	561.811	508.934	332.315	374.991	357.405
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	578.827	548.881	531.628	527.203	527.653	517.494
12.07	Investeringsruimte HWN	0	0	0	0	0	0
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging Spoor	1.221.082	1.245.661	1.226.826	1.192.105	1.213.190	1.215.680
13.03	Aanleg Spoor	843.329	735.505	674.583	676.245	705.775	769.580
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS Spoor	169.512	158.806	159.508	162.083	169.070	169.882
13.07	Rente en aflossing Spoor	17.021	48.362	16.597	16.597	16.597	16.597
13.08	Investeringsruimte Spoor	10.003	40.581	63.582	51.229	53.492	85.451
14.01	Grote regionale projecten	101.225	132.863	173.577	109.630	85.923	88.162
14.02	Regionale Mobiliteitsfondsen	0	0	0	0	9.128	0
14.03	RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	49.525	83.469	158.666	74.765	51.490	22.194
15.01	Verkeersmanagement HVWN	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428	8.428
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging HVWN	425.647	366.969	382.587	326.299	298.791	236.016
15.03	Aanleg HVWN	199.697	186.361	302.555	285.586	203.503	262.811
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS HVWN	45.216	10.904	40.448	211.999	155.058	41.970
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	307.469	299.916	296.388	293.553	292.547	290.206
15.07	Investeringsruimte HVWN	0	0	0	0	0	0
17.02	Betuweroute	6.035	942	942	4.807	0	0
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid	6.522	40.745	40.745	0	0	0
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	8.906	6.866	4.316	3.796	1.690	2.934
17.07	ERTMS	49.707	44.463	48.204	102.588	151.588	181.000
17.08	ZuidasDok	59.024	88.158	109.334	163.250	190.373	177.680
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	904	4.723	0	0	0	0

Financiële uitwerking

Artikel	Omschrijving	2016	2017	2018	2019	2020	2021
lenM (A) - vervolg							
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (UPR)	0	0	0	0	0	0
18.06	Externe veiligheid	3.622	4.568	1.008	872	769	0
18.07	Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	0	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	-40.000	-60.000	0	0	100.000	0
18.16	Reservering Omgevingswet	0	75.001	40.300	8.600	4.800	0
lenM (J)							
1.01	Grote projecten waterveiligheid	448.990	373.919	323.350	267.896	245.997	43.914
1.02	Overige aanlegproj. Waterveiligheid	245.307	153.751	247.809	290.807	258.054	801.693
1.03	Studiekosten waterveiligheid	11.466	9.008	980	920	930	500
2.01	Aanleg waterkwantiteit	0	0	0	0	0	0
2.02	Overige invest. Zoetwatervoorziening	37.165	36.928	38.561	30.672	31.992	32.289
2.03	Studiekosten Zoetwatervoorziening	2.697	2.045	2.950	2.950	3.550	115
3.01	Watermanagement	7.047	7.031	7.030	7.002	7.002	7.002
3.02	Beheer en Onderhoud	206.557	162.435	156.914	152.918	105.426	122.538
4.01	Experimenteerprojecten	0					
5.01	Apparaat	222.711	218.112	221.983	218.158	215.428	211.910
5.02	Overige uitgaven	73.679	63.703	63.685	63.330	63.324	61.514
5.03	Investeringsruimte	0	-148.400	0	0	150.000	0
7.01	Investeringsruimte waterkwaliteit	26.202	24.850	33.098	51.376	66.625	62.200
7.02	Overige Invest.waterkwaliteit	2.262	279	768	1.804	20.929	0
7.03	Studiekosten waterkwaliteit	995	995	995	995	995	
EZ (XIII)							
18	NURG/Maaswerken	5.255	4.275	4.160	5.825	5.705	4.505
18	Mainport Rotterdam	7.461	7.612	7.754	7.913	8.071	631
18	Nationale parken	1.000	1.000	0	0	0	0
18	Uitfinanciering Sterke Regio's en Nota Ruimte	5.914	3.914	1.611	0	0	0
18	Westerschelde	7.028	6.117	0	0	0	0
TOTAAL		8.024.995	7.736.492	8.281.769	8.282.456	8.460.828	8.579.716

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.

Financiële uitwerking

Overige Financiële Onderwerpen

Wet Houdbare Overheidsfinanciën

Op 15 december 2013 is de Wet houdbare overheidsfinanciën (Wet HOF) van kracht geworden. De Wet HOF verankert de Europese begrotingsafspraken omtrent het feitelijke EMU-saldo, de EMU-schuld en het structurele EMU-saldo in de Nederlandse wetgeving. Deze wet benadrukt de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de rijksoverheid en de decentrale overheden met betrekking tot de beheersing van het EMU-saldo. Het doel van de Wet HOF is om in een procedure te voorzien die zorg draagt voor een gelijkwaardige inspanning van decentrale overheden bij het nakomen van de Europese begrotingsafspraken. Voor de periode 2013 tot en met 2017 zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over de tekortnorm voor decentrale overheden; tevens zijn er afspraken gemaakt over het ambitieniveau voor het EMU-saldo van decentrale overheden. Voor 2015 is een tekortnorm van 0,5% van het bbp afgesproken, daarnaast is een ambitieniveau van 0,3% van het bbp overeengekomen voor het EMU-tekort. Bij (meerjarige) overschrijding zal in bestuurlijk overleg tussen rijk en decentrale overheden bezien worden hoe de overschrijding aangepakt kan worden.

Wet Verplicht Schatkistbankieren

Gelijktijdig met de Wet HOF is de Wijzigingswet Wet financiering decentrale overheden (verplicht schatkistbankieren) van kracht geworden. Deze wet verplicht alle decentrale overheden om hun overtollige (liquide) middelen en beleggingen aan te houden in de schatkist. Het woord 'overtollig' verwijst hier naar alle middelen die een decentrale overheid niet onmiddellijk nodig heeft voor de uitvoering van de publieke taak. De middelen die een decentrale overheid in de schatkist aanhoudt, blijven beschikbaar voor de uitoefening van hun publieke taak.

Wet op het BTW-compensatiefonds

Conform de Wet op het BTW-compensatiefonds (BCF) kunnen decentrale overheden betaalde btw terugvragen bij het BCF. De btw-betaling moet daarvoor wel aan een aantal voorwaarden voldoen. Zo moet de btw betaald zijn over een niet-ondernemerstaak en er mag geen sprake zijn van verstrekking aan een individuele derde.

Conform afspraken in het financieel akkoord uit 2013 tussen het rijk en decentrale overheden (TK, 33400 B, nr. 7) is het BCF vanaf 2015 geplafonneerd. Dit komt in de plaats van het eerdere voornemen van het kabinet om het BCF per 2015 af te schaffen. Het plafond wordt gekoppeld aan de accrespercentages zoals deze volgen uit de normeringssystematiek voor het gemeente- en provinciefonds. Het plafond wordt aangepast voor taakmutaties (zoals decentralisaties) die gepaard gaan met onttrekkingen of toevoegingen aan het BCF. Als het plafond overschreden wordt, komt het verschil ten laste van het gemeente- en provinciefonds. Bij een realisatie lager dan het plafond komt het verschil ten gunste aan het gemeente- en provinciefonds. De toevoeging of uitname wordt over het gemeente- en provinciefonds verdeeld conform de aandelen van de gezamenlijke gemeenten en gezamenlijke provincies in het BCF in het gerealiseerde jaar.

Voortgangsrapportage over tracéwetplichtige projecten (periode 1 januari – 30 juni 2016)

Deze rapportage bevat de voortgang van de projecten die onder de Tracéwet worden uitgevoerd tot en met het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld en onherroepelijk is geworden. De wet stelt dat twee keer per jaar de voortgang van projecten wordt gemeld (Staatsblad 2011, 595).

Deze rapportage geeft voor de projecten eveneens inzicht in de mijlpalen voor realisatie.

Een nadere toelichting erop staat in de afzonderlijke projectbeschrijvingen.

Deze rapportage beslaat de periode van 1 januari 2016 tot en met 30 juni 2016, met als referentie de voorgaande voortgangsrapportage. Die is aangeboden aan de Tweede Kamer op 5 april 2016 (TK 2015-2016, 34 000 A, nr. 63).

In dat overzicht rapporteerde de minister van Infrastructuur en Milieu mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de projecten in de periode van 1 juli 2015 tot en met 31 december 2015.

Ontwikkelingen

Over de ontwikkelingen in het hoofdwegennet informeert de minister van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer iedere vier maanden via de Publieksrapportage Rijkswegennet. Deze rapportage gaat in op de ontwikkeling en aanpak van de doorstroming en van de verkeershinder door werkzaamheden in Nederland. De jongste rapportage die de Tweede Kamer is aangeboden behandelt de periode van 1 januari tot en met 30 april 2016 (zie de brief van de minister van 15 juni 2016 met kenmerk RWS-2016/23575/156604).

Resultaten van de afgelopen periode

In de periode van 1 januari 2016 tot en met 30 juni 2016 is voor een aantal projecten een mijlpaal bereikt. Het gaat om de volgende mijlpalen:

Er zijn *Ontwerp-tracébesluiten* vastgesteld voor de hoofdwegeprojecten:

- A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A9 Amstelveen)
 - A27/A12 Ring Utrecht
 - A27 Houten – Hooipolder;
- en voor de spoorwegeprojecten:
- Theemswegtracé (in de vorige rapportage Calandbrug/Theemswegtracé geheten)
 - Zwolle - Herfte

Voor A27 Houten – Hooipolder is dit besluit een kwartaal eerder genomen dan gepland. Voor Zwolle – Herfte een kwartaal later. De andere zijn conform de planning vastgesteld.

Er zijn *Tracébesluiten* vastgesteld voor de het gecombineerde hoofdweg- en spoorwegproject:

- Zuidasdok,
- voor de hoofdwegeprojecten:
- A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel
 - A16 Rotterdam
 - A24 Blankenburgverbinding
- en voor het vaarwegeproject:
- Nieuwe Sluis Terneuzen
- Al deze besluiten zijn conform de planning genomen.

In deze periode zijn de Tracébesluiten van de volgende hoofdwegeprojecten *onherroepelijk* geworden:

- A4 verbreding Zoeterwoude dorp – Vlietland
- A44 Verbreding Leiden-West - Maaldrift
- A27/A1 Utrecht Noord – Knooppunt Eemnes – aansluiting Bunschoten Spakenburg

Aangepaste planning

Voor een aantal projecten is de planning voor het (O)TB aangepast. Het gaat om:

- Het hoofdwegeproject A28/A1 Knooppunt Hoevelaken: Planning is aangepast door het overstappen op het NRM2016 en het actualiseren van effectstudies voor het Tracébesluit. Het OTB gaat van Q3 2017 naar Q4 2018; het TB van 2018 naar 2019.
- Het hoofdwegeproject A12/A15 Ressen – Oudbroeken (Via15): het TB gaat van Q4 2016 naar Q1 2017. Deze planning is aangepast, daar het Tracébesluit wordt vastgesteld na het gereedkomen van de ontwerp provinciale inpassingsplannen.
- Het spoorwegeproject 4-sporigheid Rijswijk – Delft-Zuid: TB gaat van Q3 2016 naar Q4 2016 door uitbreiding van de scope met vervanging en verplaatsen van wissels op het tracédeel Schiedam – Rotterdam;
- Het spoorwegeproject Meteren – Boxtel: OTB gaat van Q4 2016 naar Q3 2017 en TB van 2017 naar 2018 door afstemming met het project N65 (Vught - Haaren), waardoor aanvullend onderzoek vereist is;
- Het spoorwegeproject PHS Geldermalsen en vrijleggen MerwedeLingelijn: OTB gaat van Q2 2016 naar Q4 2016. Deze aanpassing is noodzakelijk door uitbreiding van het studiegebied door noodzakelijk onderzoek naar trillinghinder buiten het fysieke tracédeel.

Toelichting op de tabellen met projecten

Deze rapportage heeft als peildatum 30 juni 2016.

In de tabellen zijn de projecten met de nieuwe planning voor de mijlpalen aangegeven.

De voortgang ten opzichte van de peildatum 31 december 2015 is hierin zichtbaar gemaakt.

De rapportage kent een aparte tabel voor de verkenningen.

Daarin is het project Corridor Amsterdam – Hoorn in Noord-Holland opgenomen.

Voortgangsrapportage over tracéwetplichtige projecten (periode 1 januari – 30 juni 2016)

Het hoofdwegenproject N33 Zuidbroek – Appingedam is van verkenning naar planuitwerking gegaan. De hoofdwegenprojecten A58 Sint Annabosch – Galderen en A58 Tilburg - Eindhoven zijn ondergebracht in SmartwayZ.NL (voorheen Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland): InnovA58.

In totaal zijn er 27 projecten in de planuitwerkingsfase. Dit waren er in de vorige rapportage 31.

Eén planuitwerking (Zuidasdok) is een gezamenlijk project voor spoorwegen en hoofdwegen, 16 zijn hoofdwegenprojecten, 9 zijn spoorwegenprojecten en één is een vaarwegenproject.

De planuitwerkingen kennen de volgende landsdelige spreiding: Nationaal (1, was in de vorige rapportage 1), Noordwest-Nederland (7, was 8), Zuidwest-Nederland (6, was 8), Zuid-Nederland (4, was 5), Oost-Nederland (6, was 6) en Noord-Nederland (3, was 3).

Is eenmaal een Tracébesluit onherroepelijk, dan wordt het project in de volgende rapportage niet meer opgenomen in het overzicht en gaat het project doorgaans over naar de realisatiefase.

Toelichting gebruikte afkortingen:

- AV Aanvangsbeslissing
- RL Richtlijnen
- TN/MER Trajectnota/Milieueffectrapportage
- (O)TB (Ontwerp) Tracébesluit

- SB Startbeslissing
- VK Voorkeursbeslissing
- (O)RSV (Ontwerp) Rijksstructuurvisie

- R Realisatie
- Asw autosnelweg
- Aw autoweg
- PHS Programma Hoogfrequent Spoor

Verkenningen

Projectnaam	Laatste mijlpaal	Geplande mijlpalen	Procedure
Corridor Amsterdam – Hoorn	TN/MER Q2 2001	ORSV 2017 VK 2018	Tracéwet met structuurvisie

Voortgangsrapportage over tracéwetplichtige projecten (periode 1 januari – 30 juni 2016)

Planuitwerkingen

In onderstaande is per landsdeel per project in kolommen aangegeven:

- de naam van het project,
- de laatst bereikte mijlpaal,
- mijlpalen volgens de planning van de Voortgangsrapportage over de tracéwetplichtige projecten 2de helft 2015,
- mijlpalen volgens de nieuwe planning,
- toelichting op bijstelling van de planning,
- maatregel en rijstrooklengte in km.

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^{de} helft 2015	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Nationaal					
Spoorwegen					
Reactivering IJzeren Rijn (Goederenverbinding Antwerpen – Roergebied)	TN/MER Q2 2001				Reactivering bestaande verbinding en deels nieuw spoor op Nederlands grondgebied 48 km (in geval historisch tracé)
Noordwest-Nederland (Noord-Holland, Flevoland en Utrecht)					
Hoofd- en Spoorwegen					
Zuidasdok (spoor en weg)	TB Q1 2016	TB Q1 2016 R 2013 – 2028	R 2013 – 2028		Weg (A10): verbreding Asw van 3+spits/weefstrook naar 2 x (4+1+weefstrook): 39 km met een tunnel van 1100 m Spoor: Verbreding perrons met 3 m
Hoofdwegen					
A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A9 Amstelveen)	OTB Q1 2016	OTB Q1 2016 TB 2017 R 2020 – 2024/26	TB Q2 2017 R 2020 – 2024/26		Verdiepte ligging tracé bij Amstelveen 25 km
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel	TB Q1 2016	TB Q1 2016 R 2017 – 2028	R 2017 – 2028		Aanpassing knooppunten in samenhang met Zuidasdok
A27/A12 Ring Utrecht	OTB/MER Q1 2016	OTB/MER Q1 2016 TB 2017 R 2018 – 2024/26	TB Q2 2017 R 2018 – 2024/26		Asw 4-6 wordt asw 7-7 en asw 2-3-3-2 wordt asw 3-3-3-3 63 km
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	RL Q2 2009	OTB/MER Q3 2017 TB 2018 R 2019 – 2022/24	OTB/MER Q4 2018 TB 2019 R 2021 – 2023/25	Planning is aangepast door het overstappen op het NRM2016 en het actualiseren van effectstudies voor het Tracébesluit.	Asw 2x2/deels met spits- en plusstrook wordt asw 2x4/deels 2x3 116 km

Voortgangsrapportage over tracéwetplichtige projecten (periode 1 januari – 30 juni 2016)

Planuitwerkingen					
Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^{de} helft 2015	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Noordwest-Nederland (Noord-Holland, Flevoland en Utrecht) (vervolg)					
Spoorwegen					
Amsterdam CS	VK Q2 2010 (PHS)	OTB 2018 TB 2019 R 2020-2026	OTB 2018 TB 2019 R 2020-2026		Spoorvernieuwing aan beide zijden station Amsterdam Centraal: verlenging en verbreding van de perrons, aanleg van een nieuwe verbrede Oosttunnel en aanleg van een "vrije kruising" nabij de Dijkgracht. Lengte nog niet bekend
Doorstroomstation Utrecht (DSSU)	TB Q2 2015	R 2016-2017	R 2016-2017		Aanpassing emplacement Utrecht Centraal over 5 km
Zuidwest-Nederland (Zuid-Holland en Zeeland)					
Hoofdwegen					
A16 Rotterdam	TB Q2 2016	TB Q2 2016 R 2017 – 2021/23	R 2017 – 2021/23		Aanleg asw 2x2 52 km
A24 Blankenburgverbinding	TB Q1 2016	TB Q1 2016 R 2017 – 2022/24	R 2017 – 2022/24		Nieuwe asw met 6 rijstroken en uitbreiding asw A20 met 1 rijstrook 34 km
A15 Papendrecht – Sliedrecht-Oost	SB Q4 2015	OTB Q1 2017 TB 2017 R 2018 – 2018/20	OTB Q1 2017 TB 2017 R 2018 – 2018/20		Aanleg van een weefvak met vluchtstrook op de noordbaan en het doortrekken van de huidige spitsstrook op de zuidbaan 2 km
Spoorwegen					
4-sporigheid Rijswijk – Delft-Zuid	OTB/MER Q4 2014	TB Q3 2016 R 2017 – 2023	TB Q4 2016 R 2017 – 2023	Planning aangepast door uitbreiding scope met vervanging en verplaatsen wissels op het tracédeel Schiedam – Rotterdam.	Uitbreiding van 2 naar 4 sporen (inclusief seinoptimalisatie bij Delft-Zuid) over 6 km en spooraanpassing Schiedam – Rotterdam over 4 km
Theemswegtracé	OTB Q2 2016	OTB Q2 2016 TB 2017 R 2017-2020	TB Q2 2017 R 2017-2020		5 km
Vaarwegen					
Nieuwe Sluis Terneuzen	TB Q1 2016	TB Q1 2016 R 2017 – 2021	R 2017 – 2022	Bij de overgang van het project naar de realisatiefase is de planning geactualiseerd.	Bouw nieuwe grote sluis

Voortgangsrapportage over tracéwetplichtige projecten (periode 1 januari – 30 juni 2016)

Planuitwerkingen

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^{de} helft 2015	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
-------------	--------------------------	--	-----------------------------------	-------------	------------------------

Zuid-Nederland (Noord-Brabant en Limburg)

Hoofdwegen

A27 Houten – Hooipolder	OTB/MER Q2 2016	OTB/MER Q3 2016 TB 2017 R 2019 – 2023/25	TB Q4 2017 R 2019 – 2023/25		Richting Hooipolder (zuid): Asw van 2 en 3 rijstroken naar 2+ spitsstrook en 4 rijstroken; Richting Houten (noord): Asw van 2 rijstroken naar 2 + spitsstrook en 3 rijstroken. 2 ^{de} brug over de Merwede bij Gorinchem 110 km
A2 't Vonderen – Kerensheide	SB Q2 2013	OTB Q4 2016 TB 2017 R 2022 – 2025/27	OTB Q4 2016 TB 2017 R 2022 – 2025/27		Verbreding asw van 2x2 met spitsstrook naar 2x3 met vluchtstrook Traject 20 km
SmartwayZ.NL: InnovA58	Q4 2015 Bestuurlijk Voorkeursalternatief	OTB 2017	OTB 2017 R 2020 – 2022/24	De markt wordt vervroegd benaderd, waarbij de markt ook het OTB zal opstellen. De exacte planning is nu nog niet bekend.	Verbreding asw van 2x2 naar 2x3

Spoorwegen

Meteren - Boxtel	VK Q2 2010 (PHS)	OTB Q4 2016 TB 2017 R 2019-2025	OTB Q3 2017 TB 2018 R 2019-2025	Planning aangepast door afstemming met project N65 (Vught - Haaren), waardoor aanvullend onderzoek vereist is.	Diverse maatregelen tussen Meteren en Boxtel, waaronder aanleg nieuwe spoorboog tussen de Betuweroute en de spoorlijn Utrecht - Den Bosch (Meterenboog), verdiepte ligging van het spoor in Vught, extra spoor Den Bosch - Vught en bijkomende maatregelen aan geluid, trillingen en overwegen (te Boxtel, Haaren en Vught)
------------------	------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	--	---

Oost-Nederland (Gelderland en Overijssel)

Hoofdwegen

A1 Apeldoorn – Azelo	Bestuurlijke overeenstemming Q4 2013	OTB Q2 2017 TB 2017 R (fase 1) 2018 – 2020/22 R (fase 2) 2024 – 2026/28	OTB Q2 2017 TB 2017 R (fase 1) 2018 – 2020/22 R (fase 2) 2024 – 2026/28		Apeldoorn – Deventer-Oost: asw van 2x3 naar 2x4 Deventer-Oost – Azelo: asw van 2x2 naar 2x3 109 km
A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15)	OTB Q4 2015	TB Q4 2016 R 2019 – 2021/23	TB Q1 2017 R 2019 – 2021/23	De planning is aangepast, daar het Tracébesluit wordt vastgesteld na gereedkomen van de ontwerp provinciale inpassingsplannen.	Nieuwe A15 asw 2x2 rijstroken (12 km) én verbreding bestaande A15 asw van 2x1 naar 2x2 rijstroken (7 km) én verbreding bestaande A12 asw van 2x2 naar 2x3 rijstroken (12 km) 33 km
N35 Zwolle – Wijthmen	TB Q2 2015	R 2017 – 2017/18	R 2017 – 2017/18		Aw 2x1 wordt aw 2x2 9 km

Voortgangsrapportage over tracéwetplichtige projecten (periode 1 januari – 30 juni 2016)

Planuitwerkingen					
Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^{de} helft 2015	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Oost-Nederland (Gelderland en Overijssel) (vervolg)					
Hoofdwegen (vervolg)					
N35 Nijverdal – Wierden	SB Q1 2011	OTB/MER Q4 2017 TB 2018 R 2020 – 2022	OTB/MER Q4 2017 TB 2018 R 2020 – 2022/24		Aw 2x1 wordt aw 2x2 21 km
Spoorwegen					
Spoorverdubbeling Zwolle – Herfte	OTB Q2 2016	OTB Q1 2016 TB 2016 R 2016 – 2021	TB Q4 2016 R 2016 – 2021		Aanpassen emplacement Zwolle en opstel terrein; uitbreiden van het spoor tussen Zwolle en aansluiting bij Herfte van 2 naar 4 sporen, inclusief aanleg van een vrije kruising voor deze sporen 5 km
PHS Geldermalsen en vrijleggen MerwedeLingelijn	VK Q2 2010 (PHS)	OTB Q2 2016 TB 2017 R 2019 – 2021	OTB Q4 2016 TB 2017 R 2019 – 2021	Planning aangepast door uitbreiding van het studiegebied door noodzakelijk onderzoek naar trillinghinder buiten het fysieke tracédeel.	Diverse maatregelen binnen de gemeente Geldermalsen, waaronder: opheffen overwegen, aanpak van transfer op station Geldermalsen en maatregelen tegen trillinghinder
Noord-Nederland (Drenthe, Friesland en Groningen)					
Hoofdwegen					
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	TB Q3 2014	R 2016 – 2019/21	R 2016 – 2019/21		Asw 2x2 wordt 2x3 21 km
N33 Zuidbroek – Appingedam	SB Q3 2015	VK 2017 TB 2018 R 2019-2021/23	OTB Q3 2017 TB 2018 R 2019-2021/23		Aw 2x1 wordt aw 2x2 28 km
Spoorwegen					
Extra Snelrein Groningen Leeuwarden (ESGL)	AV Q4 2011	OTB Q4 2016 TB 2017 R 2017 – 2019	OTB Q4 2016 TB 2017 R 2017 – 2019		Spoorverdubbeling tussen Zuidhorn en Hoogkerk Bij station Zuidhorn komt een keerspoor 8 km